Deutscher Bundestag
6. Wahlperiode

Drucksache VI/3407

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (IV/4) — 806 04 — In 16/72

Bonn, den 28. April 1972

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 19 Ziffer 5 bis 7 der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation (Bundesgesetzblatt 1957 II S. 317) die von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation auf ihrer 55. Tagung im Oktober 1970 angenommenen

1. Übereinkommen 133 über die Quartierräume der Besatzung an Bord von Schiffen (zusätzliche Bestimmungen)
2. Übereinkommen 134 über den Schutz der Seeleute gegen Arbeitsunfälle
3. Empfehlung 137 betreffend die berufliche Ausbildung der Seeleute
4. Empfehlung 138 betreffend die soziale Betreuung der Seeleute auf See und im Hafen
5. Empfehlung 139 betreffend Beschäftigungsprobleme, die sich aus der technischen Entwicklung an Bord ergeben
6. Empfehlung 140 betreffend die Klimatisierung der Quartierräume der Besatzung und einiger anderer Räume an Bord von Schiffen
7. Empfehlung 141 betreffend die Bekämpfung gesundheitsschädlichen Lärms in den Quartier- und Arbeitsräumen an Bord von Schiffen
8. Empfehlung 142 betreffend den Schutz der Seeleute gegen Arbeitsunfälle

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn 1
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1,
Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. (0 22 29) 6 35 51

nebst je einer Stellungnahme der Bundesregierung mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Der deutsche Wortlaut der Übereinkommen und Empfehlungen ist von den deutschsprachigen Mitgliedstaaten der Internationalen Arbeitsorganisation gemeinsam festgelegt worden.

Federführend ist der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung.

Dem Herrn Präsidenten des Bundesrates habe ich die Übereinkommen und Empfehlungen mit den Stellungnahmen der Bundesregierung ebenfalls zugeleitet.

Brandt

INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Übereinkommen über die Quartierräume der Besatzung an Bord von Schiffen (Zusätzliche Bestimmungen)

Übereinkommen 133

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 14. Oktober 1970 zu ihrer fünfundfünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

stellt fest, daß das Übereinkommen über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949, ausführliche Bestimmungen über Schlafräume, Meß- und Erholungsräume, Lüftung, Heizung, Beleuchtung und sanitäre Einrichtungen an Bord enthält,

ist der Ansicht, daß auf Grund des raschen Wandels in der Bau- und Betriebsart moderner Schiffe weitere Verbesserungen der Quartierräume der Schiffsbesatzungen möglich sind,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Quartierräume der Schiffsbesatzungen, eine Frage, die den zweiten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge in Form eines internationalen Übereinkommens zur Ergänzung des Übereinkommens über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949, erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 30. Oktober 1970, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (zusätzliche Bestimmungen), 1970, bezeichnet wird.

Teil I. Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

1. Dieses Übereinkommen gilt für alle Seeschiffe, gleichviel ob sie in öffentlichem oder privatem Eigentum stehen, die der gewerbsmäßigen Beförderung von Fracht oder von Fahrgästen oder anderen gewerblichen Zwecken dienen, die in einem Gebiet eingetragen sind, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, und die bei oder nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens für das betreffende Gebiet bereits auf Kiel gelegt sind oder sich in einer ähnlichen Bauphase befinden.

2. Die innerstaatliche Gesetzgebung hat die Voraussetzungen zu bestimmen, unter denen ein Schiff als Seeschiff im Sinne dieses Übereinkommens zu gelten hat.

3. Dieses Übereinkommen gilt für Schlepper, soweit tunlich und durchführbar.

4. Dieses Übereinkommen gilt nicht für

a) Schiffe mit weniger als 1000 Tonnen,

b) Segelschiffe mit oder ohne Hilfsmotoren,

c) Schiffe, die zur Fischerei, zur Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken verwendet werden,

d) Tragflügelboote und Luftkissenfahrzeuge.

5. Jedoch ist das Übereinkommen, soweit tunlich und durchführbar, anzuwenden auf

a) Schiffe von 200 bis 1000 Tonnen,

b) die Quartierräume von Personen, die im normalen Borddienst auf zur Walfischjagd oder zu ähnlichen Zwecken verwendeten Schiffen beschäftigt sind.

6. Ferner kann in bezug auf jedes Schiff von der vollen Anwendung jeder auf Grund von Artikel 3 dieses Übereinkommens anzuwendenden Norm abgewichen werden, falls die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Reeder und/oder der Reeder sowie der bona fide anerkannten Berufsverbände der Seeleute die beabsichtigten Abweichungen als derart vorteilhaft erachtet, daß die dadurch geschaffenen Bedingungen im ganzen nicht ungünstiger sind als die Bedingungen, die sich aus der vollen Anwendung des Übereinkommens ergeben würden. Das betreffende Mitglied hat eingehende Auskünfte über alle Abweichungen dieser Art dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zu übermitteln.

7. Die zuständige Stelle hat ferner nach Anhörung der Berufsverbände der Reeder und/oder der Reeder sowie der bona fide anerkannten Berufsverbände der Seeleute zu entscheiden, inwieweit es zweckmäßig erscheint, unter Berücksichtigung des Bedarfs an Räumen für die Besatzung während der dienstfreien Zeit für folgende Schiffe Ausnahmen zuzulassen oder von den Bestimmungen dieses Übereinkommens abzuweichen:

a) Fährschiffe, Zubringerschiffe und ähnliche Schiffe, die nicht dauernd mit der gleichen ständigen Besatzung bemannt sind;

b) Seeschiffe, wenn vorübergehend Instandsetzungspersonal neben der Schiffsbesatzung mitgeführt wird;

c) Seeschiffe, die zu kurzen Fahrten verwendet werden, so daß die Besatzungsmitglieder jeden Tag ihre Heime aufsuchen oder ähnliche Vorteile genießen können.

Artikel 2

In diesem Übereinkommen bedeuten die Ausdrücke

a) „Schiff" jedes Fahrzeug, auf das dieses Übereinkommen Anwendung findet;

b) „Tonnen" den Raumgehalt an Bruttoregistertonnen;

c) „Passagierschiff" jedes Schiff, das i) entweder ein gültiges Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner in dem betreffenden Zeitpunkt geltenden Fassung oder ii) einen zur Beförderung von Fahrgästen berechtigten Ausweis besitzt;

d) „Offizier" jede Person mit Ausnahme des Kapitäns, die nach der innerstaatlichen Gesetzgebung oder, in deren Ermangelung, nach Gesamtarbeitsvertrag oder Gewohnheit den Dienstgrad eines Schiffsoffiziers besitzt;

e) „Mannschaftsmitglieder" alle Mitglieder der Besatzung mit Ausnahme der Offiziere;

f) „Unteroffizier" ein Mannschaftsmitglied mit Aufsichtsbefugnissen oder besonderer Verantwortung, das nach der innerstaatlichen Gesetzgebung oder, in deren Ermangelung, nach Gesamtarbeitsvertrag oder Gewohnheit den Dienstgrad eines Unteroffiziers besitzt;

g) „erwachsen" eine Person im Alter von mindestens 18 Jahren;

h) „Quartierräume der Besatzung" die zur Verwendung durch die Besatzung bestimmten Schlaf-, Meß-, Kranken- und Erholungsräume sowie die zugehörigen sanitären Einrichtungen;

i) „vorgeschrieben" durch die innerstaatliche Gesetzgebung oder durch die zuständige Stelle vorgeschrieben;

j) „genehmigt" durch die zuständige Stelle genehmigt;

k) „neu eingetragen" bei gleichzeitigem Wechsel der Flagge und des Reeders neu eingetragen.

Artikel 3

Jedes Mitglied, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, verpflichtet sich in bezug auf Schiffe, für die dieses Übereinkommen gilt, zur Durchführung

a) der Bestimmungen der Teile II und III des Übereinkommens über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949; und

b) der Bestimmungen von Teil II dieses Übereinkommens.

Artikel 4

1. Jedes Mitglied, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, verpflichtet sich, eine Gesetzgebung in Kraft zu halten, die seine Durchführung gewährleistet.

2. Diese Gesetzgebung hat

a) die Zuständige Stelle zu verpflichten, sie allen Beteiligten zur Kenntnis zu bringen;

b) die für ihre Durchführung verantwortlichen Personen zu bezeichnen;

c) angemessene Zwangsmaßnahmen gegen jede Übertretung vorzuschreiben;

d) die Einrichtung und Aufrechterhaltung einer die wirksame Durchführung ausreichend gewährleistenden Aufsicht vorzusehen;

e) die zuständige Stelle zu verpflichten, die Berufsverbände der Reeder und/oder die Reeder sowie die bona fide anerkannten Berufsverbände der Seeleute bei der Ausarbeitung von Vorschriften anzuhören und, soweit möglich, bei deren Durchführung mit den Beteiligten zusammenzuarbeiten.

Teil II. Bestimmungen über die Quartierräume der Besatzungen

Artikel 5

1. Die Bodenfläche je Person darf in Schlafräumen für Mannschaftsmitglieder nicht geringer sein als

a) 3,75 Quadratmeter (40,36 Quadratfuß) auf Schiffen von 1000 Tonnen oder mehr, aber weniger als 3000 Tonnen;

b) 4,25 Quadratmeter (45,75 Quadratfuß) auf Schiffen von 3000 Tonnen oder mehr, aber weniger als 10 000 Tonnen;

c) 4,75 Quadratmeter (51,13 Quadratfuß) auf Schiffen von 10 000 Tonnen oder mehr.

2. Jedoch darf die Bodenfläche je Person in Schlafräumen, in denen zwei Mannschaftsmitglieder untergebracht sind, nicht geringer sein als

a) 2,75 Quadratmeter (29,60 Quadratfuß) auf Schiffen von 1000 Tonnen oder mehr, aber weniger als 3000 Tonnen;

b) 3,25 Quadratmeter (34,98 Quadratfuß) auf Schiffen von 3000 Tonnen oder mehr, aber weniger als 10 000 Tonnen;

c) 3,75 Quadratmeter (40,36 Quadratfuß) auf Schiffen von 10 000 Tonnen oder mehr.

3. Ferner darf die Bodenfläche in Schlafräumen für Mannschaftsmitglieder auf Passagierschiffen

a) von 1000 Tonnen oder mehr, aber weniger als 3000 Tonnen, je Person nicht geringer sein als 2,35 Quadratmeter (25,30 Quadratfuß),

b) von 3000 Tonnen oder mehr nicht geringer sein als

i) 3,75 Quadratmeter (40,36 Quadratfuß) für Räume, in denen eine Person,

ii) 6,00 Quadratmeter (64,58 Quadratfuß) für Räume, in denen zwei Personen,

iii) 9,00 Quadratmeter (96,88 Quadratfuß) für Räume, in denen drei Personen und

iv) 12,00 Quadratmeter (129,17 Quadratfuß) für Räume, in denen vier Personen untergebracht sind.

4. In einem Schlafraum dürfen nicht mehr als zwei Mannschaftsmitglieder untergebracht werden, außer auf Passagierschiffen, wo die zulässige Höchstzahl vier Personen je Raum nicht überschreiten darf.

5. Unteroffiziere müssen entweder in Einbett- oder in Zweibettschlafräumen untergebracht werden.

6. In Schlafräumen für Offiziere, denen kein eigener Aufenthalts- oder Tagesraum zur Verfügung steht, darf die Bodenfläche je Person nicht geringer sein als 6,50 Quadratmeter (69,96 Quadratfuß) auf Schiffen von weniger als 3000 Tonnen und nicht geringer als 7,50 Quadratmeter (80,73 Quadratfuß) auf Schiffen von 3000 Tonnen oder mehr.

7. Auf Schiffen, die keine Passagierschiffe sind, ist für jedes erwachsene Mitglied der Besatzung ein Einzelschlafraum vorzusehen, soweit dies im Hinblick auf die Größe des Schiffes, seinen Verwendungszweck und die Raumanordnung tunlich und durchführbar ist.

8. Sofern auf Schiffen von 3000 Tonnen oder mehr durchführbar, ist für den Ersten Offizier des Maschinendienstes und den Ersten Offizier des Decksdienstes ein mit ihrem Schlafraum unmittelbar in Verbindung stehender Aufenthalts- oder Tagesraum vorzusehen.

9. Die von den Kojen, Spinden, Seekisten und Sitzgelegenheiten eingenommene Fläche ist in die Berechnung der Bodenfläche einzubeziehen. Auszunehmen sind kleine oder unregelmäßige Flächen, die den Bewegungsraum nicht wirksam vergrößern und nicht als Stellraum verwendet werden können.

10. Die Mindestinnenmaße einer Koje haben 198 cm zu 80 cm (6 Fuß 6 Zoll zu 2 Fuß 7,50 Zoll) zu betragen.

Artikel 6

1. Die Bodenfläche der Meßräume für Offiziere und Mannschaftsmitglieder darf nicht geringer sein als 1 Quadratmeter (10,76 Quadratfuß) für jeden eingeplanten Sitzplatz.

2. Die Meßräume sind mit Tischen und genehmigten Sitzgelegenheiten, die fest oder beweglich sein können, in einer für die Höchstzahl von Besatzungsmitgliedern, die sie wahrscheinlich gleichzeitig benutzen, ausreichenden Zahl auszustatten.

3. Die folgenden Einrichtungen haben zu jeder Zeit, zu der sich Mitglieder der Besatzung an Bord befinden, zur Verfügung zu stehen:

a) ein leicht zugänglicher Kühlschrank, dessen Fassungsraum für die Anzahl der Personen, die den Meßraum oder die Meßräume benutzen, ausreicht;

b) Einrichtungen für heiße Getränke;

c) Einrichtungen für kaltes Trinkwaser.

4. Die zuständige Stelle kann von den Bestimmungen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels betreffend die Einrichtung der Meßräume die zur Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse auf Passagierschiffen etwa notwendigen Ausnahmen zulassen.

Artikel 7

1. Für Offiziere und Mannschaftsmitglieder sind geeignet gelegene und angemessen ausgestattete Erholungsräume vorzusehen. Stehen hierfür keine anderen Räume als die Meßräume zur Verfügung, so haben diese so geplant, möbliert und ausgestattet zu sein, daß sie als Erholungsräume dienen können.

2. Die Erholungsräume sind mindestens mit einem Bücherschrank sowie mit Möglichkeiten zum Lesen und Schreiben und, wenn durchführbar, für Spiele einzurichten.

3. Auf Schiffen von 8000 Tonnen oder mehr ist ein Rauchsalon oder Leseraum, wo Filme oder Fernsehsendungen gezeigt werden können, und ein Hobby- und Spielraum vorzusehen; die Bereitstellung eines Schwimmbeckens ist in Erwägung zu ziehen.

4. Im Zusammenhang mit der Planung der Erholungsräume hat die zuständige Stelle die Einrichtung einer Schiffskantine in Erwägung zu ziehen.

Artikel 8

1. Auf allen Schiffen ist für je sechs oder weniger Personen, für die keine Einrichtung gemäß Absätze 2 bis 4 dieses Artikels vorhanden sind, an einer geeigneten Stelle mindestens ein Wasserklosett und eine Badewanne und/oder Brause für Offiziere und Mannschaftsmitglieder vorzusehen. Sind Frauen an Bord beschäftigt, so sind für sie getrennte sanitäre Einrichtungen vorzusehen.

2. Auf Schiffen von 5000 Tonnen oder mehr, aber weniger als 15 000 Tonnen ist neben den Einzelschlafräumen von mindestens fünf Offizieren je ein eigener privater Baderaum mit Wasserklosett sowie einer Badewanne und/oder Brause und einem Waschbecken mit fließendem warmen und kalten Süßwasser vorzusehen; das Waschbecken kann sich im Schlafraum befinden. Außerdem haben auf Schiffen von 10 000 Tonnen oder mehr, aber weni-

ger als 15 000 Tonnen die Schlafräume aller anderen Offiziere über ähnlich ausgestattete private oder von beiden Seiten zugängliche Baderäume zu verfügen.

3. Auf Schiffen von 15 000 Tonnen oder mehr ist neben den Einzelschlafräumen für Offiziere ein eigener privater Baderaum mit Wasserklosett sowie einer Badewanne und/oder Brause und einem Waschbecken mit fließendem warmen und kalten Süßwaser vorzusehen; das Waschbecken kann sich im Schlafraum befinden.

4. Auf Schiffen von 25 000 Tonnen oder mehr, die keine Passagierschiffe sind, ist für je zwei Mannschaftsmitglieder entweder in einem von beiden Seiten zugänglichen Raum zwischen anstoßenden Schlafräumen oder gegenüber deren Eingang ein Baderaum vorzusehen, der mit Wasserklosett sowie einer Badewanne und/oder Brause und einem Waschbecken mit fließendem warmen und kalten Süßwasser ausgestattet ist.

5. Auf Schiffen von 5 000 Tonnen oder mehr, die keine Passagierschiffe sind, hat jeder Schlafraum für Offiziere oder Mannschaftsmitglieder mit einem Waschbecken mit fließendem warmen und kalten Süßwasser ausgestattet zu sein, sofern sich ein solches Waschbecken nicht in einem gemäß Absätze 2, 3 oder 4 dieses Artikels vorgesehenen Baderaum befindet.

6. Auf allen Schiffen sind für Offiziere und Mannschaftsmitglieder Vorrichtungen zum Waschen, Trocknen und Bügeln der Kleidung in einem der Besatzungstärke und der gewöhnlichen Fahrtdauer entsprechenden Umfang vorzusehen. Diese Einrichtungen müssen, wenn immer dies möglich ist, von ihren Quartierräumen aus leicht zugänglich sein.

7. Folgende Vorrichtungen sind bereitzustellen:

a) Waschmaschinen;

b) Wäschetrockner oder angemessen beheizte und gelüftete Trockenkammern;

c) Bügeleisen und Bügelbretter oder gleichwertige Vorrichtungen.

Artikel 9

1. Auf Schiffen von 1600 Tonnen oder mehr sind vorzusehen:

a) ein Wasserklosett und ein Waschbecken mit fließendem warmen und kalten Süßwasser in einem gesonderten Raum, der von der Brücke aus leicht zugänglich und hauptsächlich für die dort Dienst tuenden Personen bestimmt ist;

b) ein Wasserklosett und ein Waschbecken mit fließendem kalten und warmen Süßwasser, die vom Maschinenraum aus leicht zugänglich sind, sofern sich solche Einrichtungen nicht in der Nähe des Maschinenleitstandes befinden.

2. Auf Schiffen von 1600 Tonnen oder mehr, auf denen keine eigenen Schlafräume und keine eigenen privaten oder mit anderen gemeinsam benutzten Baderäume für das gesamte Maschinenpersonal vorhanden sind, sind Umkleideeinrichtungen vorzusehen, die

a) außerhalb des Maschinenraumes liegen, aber von dort aus leicht zugänglich sind; und

b) mit Einzelspinden sowie mit Badewannen und/oder Brausen und Waschbecken mit fließendem warmen und kalten Süßwasser ausgestattet sind.

Artikel 10

Die freie Höhe in allen Quartierräumen, in denen volle Bewegungsfreiheit erforderlich ist, hat mindestens 198 Zentimeter (6 Fuß 6 Zoll) zu betragen; die zuständige Stelle kann jedoch in begrenztem Umfang eine Verringerung der freien Höhe in jedem Raum oder Raumteil dieser Quartierräume zulassen, wenn dies nach ihrer Überzeugung tunlich ist und das Wohlbefinden der Besatzung dadurch nicht beeinträchtigt wird.

Artikel 11

1. Die Quartierräume der Besatzung sind ausreichend zu beleuchten.

2. Unter Vorbehalt der Sondervorkehrungen, die auf Passagierschiffen zugelassen werden können, ist in den Schlafräumen und Meßräumen Beleuchtung durch natürliches Licht und eine angemessene künstliche Beleuchtung vorzusehen.

3. Auf allen Schiffen sind die Quartierräume der Besatzung mit elektrischem Licht zu versehen. Wenn nicht zwei unabhängige elektrische Kraftquellen vorhanden sind, ist für Notfälle eine zusätzliche Beleuchtung mit angemessen gebauten Lampen oder Beleuchtungsgeräten vorzusehen.

4. In den Schlafräumen ist jede Koje am Kopfende mit einer elektrischen Leselampe zu versehen.

5. Die zuständige Stelle hat geeignete Normen für die Beleuchtung durch natürliches und künstliches Licht festzusetzen.

Artikel 12

Für Schiffe, bei deren Bemannung die Interessen von Besatzungen mit unterschiedlichen religiösen und sozialen Gepflogenheiten zu berücksichtigen sind, ohne daß damit eine Diskriminierung verbunden ist, kann die zuständige Stelle nach Anhörung der beteiligten Berufsverbände der Reeder und/oder der Reeder sowie der bona fide anerkannten Berufsverbände der Seeleute und vorbehaltlich einer Einigung zwischen den beiden Parteien Abweichungen von den Bestimmungen des Artikels 5 Absätze 1 bis 4 und 7 und des Artikels 8 Absätze 1

und 4 dieses Übereinkommens zulassen, sofern die dadurch entstehenden Verhältnisse im ganzen nicht ungünstiger sind als die Verhältnisse, die sich aus der Anwendung des Übereinkommens ergeben würden. Das betreffende Mitglied hat eingehende Auskünfte über alle Abweichungen dieser Art dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zu übermitteln, der hiervon die Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation verständigt.

Teil III. Anwendung des Übereinkommens auf schon bestehende Schiffe

Artikel 13

1. Für ein Schiff, das bei Inkrafttreten dieses Übereinkommens für das Eintragungsgebiet völlig fertiggestellt ist und hinter den Normen dieses Übereinkommens zurückbleibt, kann die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Reeder und/oder der Reeder sowie der bona fide anerkannten Berufsverbände der Seeleute die ihr tunlich und durchführbar scheinenden Änderungen zur Anpasung des Schiffes an die Bestimmungen des Übereinkommens anordnen, insbesondere unter Würdigung der technischen, wirtschaftlichen und sonstigen Probleme, die sich bei der Anwendung der Artikel 5, 8 und 10 ergeben, wenn

a) das Schiff neu eingetragen wird,

b) wesentliche bauliche Veränderungen oder größere Ausbesserungen an dem Schiff auf Grund eines vorgefaßten Planes und nicht wegen eines Unfalls oder Notstandes vorgenommen werden.

2. Für ein Schiff, daß sich bei Inkrafttreten dieses Übereinkommens für das Eintragungsgebiet im Bau oder Umbau befindet, kann die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Reeder und/oder der Reeder sowie der bona fide anerkannten Berufsverbände der Seeleute die ihr tunlich und durchführbar scheinenden Änderungen zur Anpassung des Schiffes an die Bestimmungen des Übereinkommens anordnen, insbesondere unter Würdigung der technischen, wirtschaftlichen und sonstigen Probleme, die sich bei der Anwendung der Artikel 5, 8 und 10 ergeben; solche Änderungen gelten als endgültige Durchführung der Bestimmungen dieses Übereinkommens.

3. Wird ein Schiff — außer es handelt sich um ein Schiff, das in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels bezeichnet ist oder für das dieses Übereinkommen während seines Baues Geltung hatte — in einem Gebiet neu eingetragen, und zwar nach dem Tag, an dem dieses Übereinkommen für das Gebiet in Kraft getreten ist, so kann die zuständige Stelle nach Anhörung der Berufsverbände der Reeder und/oder der Reeder sowie der bona fide anerkannten Berufsverbände der Seeleute die ihr tunlich und durchführbar scheinenden Änderungen zur Anpassung des Schiffes an die Bestimmungen des Übereinkommens anordnen, insbesondere unter Würdigung der technischen, wirtschaftlichen und sonstigen Probleme, die sich bei der Anwendung der Artikel 5, 8 und 10 ergeben; solche Änderungen gelten als endgültige Durchführung der Bestimmungen diese Übereinkommens.

Teil IV. Schlussbestimmungen

Artikel 14

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zur Eintragung mitzuteilen.

Artikel 15

1. Dieses Übereinkommen bindet nur diejenigen Mitglieder der Internationalen Arbeitsorganisation, deren Ratifikation durch den Generaldirektor eingetragen ist.

2. Dieses Übereinkommen tritt zwölf Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, in dem die Ratifikationen von zwölf Mitgliedern mit einer Handelsflotte von mindestens je 1 Million Tonnen eingetragen worden sind, unter denen sich mindestens vier Mitglieder mit einer Handelsflotte von mindestens je 2 Millionen Tonnen befinden müssen.

3. In der Folge tritt dieses Übereinkommen für jedes Mitglied sechs Monate nach der Eintragung seiner Ratifikation in Kraft.

Artikel 16

1. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von zehn Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem es zum erstenmal in Kraft getreten ist, durch Anzeige an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.

2. Jedes Mitglied, das diese Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen Absatz genannten Zeitraumes von zehn Jahren von dem in diesem Artikel vorgesehenen Kündigungsrecht keinen Gebrauch macht, bleibt für einen weiteren Zeitraum von zehn Jahren gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren nach Maßgabe diese Artikels kündigen.

Artikel 17

1. Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes gibt allen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation Kenntnis von der Eintragung aller Ratifikationen und Kündigungen, die ihm von den Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

2. Der Generaldirektor wird die Mitglieder der Organisation, wenn er ihnen von der Eintragung der letzten für das Inkrafttreten des Übereinkommens notwendigen Ratifikation Kenntnis gibt, auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, in dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt.

Artikel 18

Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermittelt dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zwecks Eintragung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen vollständige Auskünfte über alle von ihm nach Maßgabe der vorausgehenden Artikel eingetragenen Ratifikationen und Kündigungen.

Artikel 19

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat, sooft er es für nötig erachtet, der Allgemeinen Konferenz einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und zu prüfen, ob die Frage seiner gänzlichen oder teilweisen Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

Artikel 20

1. Nimmt die Konferenz ein neues Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise abändert, und sieht das neue Übereinkommen nichts anderes vor, so gelten folgende Bestimmungen:

a) Die Ratifikation des neugefaßten Übereinkommens durch ein Mitglied schließt ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich ohne Rücksicht auf Artikel 16, vorausgesetzt, daß das neugefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist.

b) Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neugefaßten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

2. Indessen bleibt das vorliegende Übereinkommen nach Form und Inhalt jedenfalls in Kraft für die Mitglieder, die dieses, aber nicht das neugefaßte Übereinkommen ratifiziert haben.

Artikel 21

Der französische und der englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise maßgebend.

Stellungnahme der Bundesregierung zum Übereinkommen 133

Das Übereinkommen soll dazu beitragen, die Wohnverhältnisse der Schiffsbesatzungen zu verbessern. Zu diesem Zweck stellt es eine Reihe von Mindestanforderungen für die Größe, Belegung und Ausstattung der Quartierräume auf, worunter die für die Besatzung bestimmten Schlaf-, Meß-, Kranken- und Erholungsräume mit den dazu gehörigen sanitären Einrichtungen zu verstehen sind. Es ergänzt ein — deutscherseits bisher unratifiziert gebliebenes — Übereinkommen über die Quartierräume der Besatzung an Bord von Schiffen aus dem Jahre 1949.

Der mit „Allgemeine Bestimmungen" überschriebene Teil I enthält Vorschriften über den Anwendungsbereich des Übereinkommens und Begriffsbestimmungen. In ihm sind weiterhin die Verpflichtungen zu seiner Durchführung und einer entsprechenden innerstaatlichen Gesetzgebung statuiert. Kern des Übereinkommens ist sein Teil II mit einer sehr großen Zahl ins einzelne gehender Verpflichtungen über die Fläche der Quartierräume, ihre Einrichtungen und Ausstattung. Teil III enthält besondere Bestimmungen für die Anpassung der Vorschriften des Übereinkommens auf bereits fertiggestellte Schiffe, Teil IV die in allen Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation gleichlautenden Schlußbestimmungen.

Das z. Z. noch geltende deutsche Recht entspricht weder diesem noch dem älteren Übereinkommen aus dem Jahre 1949, denn, anders als die beiden Übereinkommen mit ihrer Fülle detaillierter Bestimmungen, kennt es auf diesem Gebiet nur sehr allgemein gehaltene Vorschriften. Diese haben zwar das gleiche Ziel wie das Übereinkommen, sie genügen jedoch nicht seinen Anforderungen. So gibt das deutsche Seemannsgesetz in seinem § 41 einerseits dem Besatzungsmitglied Anspruch auf angemessene Unterkunft und verpflichtet andererseits die Reeder in § 80 Abs. 1, den gesamten Schiffsbetrieb so einzurichten, daß die Besatzungsmitglieder gegen See- und Feuersgefahren und gegen sonstige Gefahren für Leben, Gesundheit und Sittlichkeit so weit geschützt sind wie die Art des Schiffsbetriebes es gestattet. Auch die Bestimmungen über Unterkunftsräume in den von der See-Berufsgenossenschaft erlassenen Unfallverhütungsvorschriften genügen nicht den Anforderungen des Übereinkommens. Eine Bekanntmachung aus dem Jahre 1905 „betreffend die Logis-, Wasch- und Baderäume sowie die Aborte für die Schiffsmannschaft auf Kauffahrteischiffen" enthält zwar mehr ins einzelne gehende Bestimmungen über Größe und Ausstattung der Quartierräume. Indessen sind ihre hier einschlägigen Vorschriften sowohl auf Grund der seitherigen technischen Entwicklung wie auch durch die heutigen hygienischen Anforderungen überholt.

Gleichwohl wird außer dem Übereinkommen 133 auch das ältere Übereinkommen aus dem Jahre 1949 möglicherweise alsbald ratifiziert werden können, denn das Bundesarbeitsministerium bereitet gegenwärtig eine Verordnung über die Unterbringung der Besatzungsmitglieder auf Kauffahrteischiffen vor, deren Vorschriften sich eng an die internationalen Normen der beiden Übereinkommen anlehnen werden. Wenn diese Verordnung die Zustimmung des Bundesrates erhält, werden nach ihrer Verkündung der Ratifizierung der beiden Übereinkommen Hindernisse wahrscheinlich nicht mehr im Wege stehen.

INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Übereinkommen über den Schutz der Seeleute gegen Arbeitsunfälle

Übereinkommen 134

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 14. Oktober 1970 zu ihrer fünfundfünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

nimmt Kenntnis von den Bestimmungen der bestehenden internationalen Arbeitsübereinkommen und Empfehlungen, die für die Arbeit an Bord und im Hafen gelten und für den Schutz der Seeleute gegen Arbeitsunfälle von Belang sind, insbesondere der Empfehlung betreffend Arbeitsaufsicht (Schiffsleute), 1926, der Empfehlung betreffend die Verhütung von Arbeitsunfällen, 1929, des Übereinkommens über den Unfallschutz der Hafenarbeiter (abgeänderter Wortlaut), 1932, des Übereinkommens über die ärztliche Untersuchung der Schiffsleute, 1946, und des Übereinkommens und der Empfehlung über den Maschinenschutz, 1963;

nimmt Kenntnis von den Bestimmungen des Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, 1960, und von den Vorschriften im Anhang zum Internationalen Freibord-Übereinkommen in seiner Neufassung von 1966, die eine Anzahl von Sicherheitsvorkehrungen an Bord zum Schutz der dort beschäftigten Personen vorsehen;

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Unfallverhütung an Bord von Schiffen, auf See und im Hafen, eine Frage, die den fünften Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form eines internationalen Übereinkommens erhalten sollen.

Die Konferenz stellt fest, daß es für den Erfolg der Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung an Bord wichtig ist, daß die Internationale Arbeitsorganisation und die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen eng zusammenarbeiten,

stellt weiter fest, daß die nachstehenden Normen demzufolge unter Mitwirkung der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation ausgearbeitet wurden und daß beabsichtigt ist, die Mitarbeit dieser Organisation bei der Durchführung dieser Normen fortlaufend in Anspruch zu nehmen.

Die Konferenz nimmt heute, am 30. Oktober 1970, das folgende Übereinkommen an, das als Übereinkommen über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, bezeichnet wird.

Artikel 1

1. Als „Seemann" im Sinne dieses Übereinkommens gilt jede Person, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes beschäftigt ist, sofern das Schiff kein Kriegsschiff ist, in einem Gebiet eingetragen ist, für das dieses Übereinkommen in Kraft ist, und regelmäißg in der Seeschiffahrt verwendet wird.

2. Im Zweifelsfalle hat die zuständige Stelle jedes Landes nach Anhörung der beteiligten Berufsverbände der Reeder und der Seeleute zu entscheiden, ob bestimmte Personengruppen als Seeleute im Sinne dieses Übereinkommens anzusehen sind oder nicht.

3. Als „Arbeitsunfälle" im Sinne dieses Übereinkommens gelten Unfälle von Seeleuten, die sich infolge oder bei ihrer Beschäftigung ereignen.

Artikel 2

1. Die zuständige Stelle jedes Seeschiffahrtslandes hat durch die erforderlichen Maßnahmen dafür zu sorgen, daß Arbeitsunfälle in angemessener Weise gemeldet und untersucht und daß umfassende Statistiken über solche Unfälle geführt und ausgewertet werden.

2. Alle Arbeitsunfälle sind zu melden, wobei sich die Statistiken nicht auf tödliche Unfälle oder auf Unfälle des Schiffes beschränken dürfen.

3. Die Statistiken haben Aufschluß zu geben über die Zahl, die Art, die Ursachen und die Folgen von Arbeitsunfällen, wobei klar anzugeben ist, in welchem Schiffsteil — z. B. auf Deck, im Maschinenraum oder in Wirtschafts- und Speiseräumen — und an welchem Ort, z. B. auf See oder im Hafen, sich der Unfall ereignet hat.

4. Die zuständige Stelle hat eine Untersuchung über die Ursachen und Begleitumstände von Arbeitsunfällen, die Verluste an Menschenleben oder schwere Verletzungen zur Folge haben, sowie gegebenenfalls von anderen von der innerstaatlichen Gesetzgebung bezeichneten Unfällen durchzuführen.

Artikel 3

Um eine feste Grundlage für die Verhütung von Unfällen zu schaffen, die auf die besonderen Berufsrisiken der seemännischen Arbeit zurückzuführen sind, sind Forschungen über die allgemeinen Unfalltendenzen und die an Hand der Statistiken erkennbaren Risiken durchzuführen.

Artikel 4

1. Durch die Gesetzgebung, Sammlungen von Richtlinien für die Praxis oder andere geeignete

Mittel sind Bestimmungen über die Verhütung von Arbeitsunfällen festzusetzen.

2. Diese Bestimmungen haben auf alle allgemeinen Arbeitsschutz-Bestimmungen zu verweisen, die gegebenenfalls für die Arbeit der Seeleute gelten, und Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen anzugeben, die nur bei der seemännischen Arbeit vorkommen.

3. Diese Bestimmungen haben insbesondere folgende Sachgebiete zu behandeln:

a) allgemeine und grundlegende Vorschriften;

b) bautechnische Merkmale des Schiffes;

c) Maschinenanlagen;

d) besondere Sicherheitsmaßnahmen an Deck und unter Deck;

e) Lade- und Löschvorrichtungen;

f) Feuerschutz und Feuerbekämpfung;

g) Anker, Ketten und Trossen;

h) gefährliche Fracht und Ballast;

i) persönliche Schutzausrüstung für Seeleute.

Artikel 5

1. Die in Artikel 4 erwähnten Arbeitsschutz-Bestimmungen haben klar anzugeben, daß die Reeder, die Seeleute und die anderen beteiligten Personen zu ihrer Einhaltung verpflichtet sind.

2. Im allgemeinen ist jede dem Reeder auferlegte Verpflichtung zur Bereitstellung von Schutzausrüstung und anderen der Unfallverhütung dienenden Mitteln mit Bestimmungen zu verbinden, wonach die Seeleute verpflichtet sind, diese Ausrüstung und diese Mittel zu verwenden und sich an die einschlägigen Unfallverhütungsmaßnahmen zu halten.

Artikel 6

1. Durch geeignete Maßnahmen im Wege einer angemessenen Aufsicht oder sonstiger Mittel ist für die ordnungsgemäße Durchführung der in Artikel 4 erwähnten Bestimmungen zu sorgen.

2. Es sind zweckentsprechende Maßnahmen zu treffen, um die Einhaltung dieser Bestimmungen zu gewährleisten.

3. Durch alle erforderlichen Maßnahmen ist dafür zu sorgen, daß die Aufsichtsstellen sowie die für die Durchführung der in Artikel 4 erwähnten Bestimmungen verantwortlichen Stellen mit der seemännischen Arbeit und ihren Gepflogenheiten vertraut sind.

4. Zur Erleichterung der Durchführung sind die in Artikel 4 erwähnten Bestimmungen den Seeleuten im Wortlaut oder in zusammenfassender Form zur Kenntnis zu bringen, z. B. durch Anschlag an gut sichtbarer Stelle an Bord.

Artikel 7

Es sind Vorkehrungen zu treffen, um unter den Mitgliedern der Besatzung eine oder mehrere geeignete Personen oder einen geeigneten Ausschuß zu bestellen, die unter der Autorität des Kapitäns für die Unfallverhütung verantwortlich sind.

Artikel 8

1. Programme zur Verhütung von Arbeitsunfällen sind von der zuständigen Stelle in Zusammenarbeit mit den Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute aufzustellen.

2. Die Durchführung dieser Programme ist so zu organisieren, daß die zuständige Stelle, die Reeder und die Seeleute oder deren Vertreter sowie andere geeignete Stellen daran aktiv teilnehmen können.

3. Insbesondere sind auf gesamtstaatlicher oder örtlicher Ebene paritätische Unfallverhütungsausschüsse oder besondere Arbeitsgruppen zu errichten, in denen die Berufsverbände der Reeder und der Seeleute vertreten sind.

Artikel 9

1. Die zuständige Stelle hat die Aufnahme eines Arbeitsschutz-Unterrichts in die Lehrpläne der Berufsausbildungsanstalten für alle Kategorien und Dienstgrade von Seeleuten zu fördern und, soweit dies nach den innerstaatlichen Verhältnissen angebracht ist, zu gewährleisten; dieser Unterricht hat einen Bestandteil des Unterrichts über die beruflichen Pflichten zu bilden.

2. Ferner sind alle zweckdienlichen und durchführbaren Maßnahmen zu treffen, um die Seeleute auf bestimmte Gefahren aufmerksam zu machen, z. B. durch amtliche Mitteilungen mit entsprechenden Weisungen.

Artikel 10

Die Mitglieder haben sich, nötigenfalls mit Unterstützung zwischenstaatlicher und anderer internatinaler Organisationen, in Zusammenarbeit miteinander um die größtmögliche Vereinheitlichung aller anderen Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen zu bemühen.

Artikel 11

Die förmlichen Ratifikationen dieses Übereinkommens sind dem Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes zur Eintragung mitzuteilen.

Artikel 12

1. Dieses Übereinkommen bindet nur diejenigen Mitglieder der Internatinalen Arbeitsorganisation, deren Ratifikation durch den Generaldirektor eingetragen ist.

2. Es tritt in Kraft zwölf Monate nachdem die Ratifikationen zweier Mitglieder durch den Generaldirektor eingetragen worden sind.

3. In der Folge tritt dieses Übereinkommen für jedes Mitglied zwölf Monate nach der Eintragung seiner Ratifikation in Kraft.

Artikel 13

1. Jedes Mitglied, daß dieses Übereinkommen ratifiziert hat, kann es nach Ablauf von zehn Jahren, gerechnet von dem Tag, an dem es zum erstenmal in Kraft getreten ist, durch Anzeige an den Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes kündigen. Die Kündigung wird von diesem eingetragen. Ihre Wirkung tritt erst ein Jahr nach der Eintragung ein.

2. Jedes Mitglied, das dieses Übereinkommen ratifiziert hat und innerhalb eines Jahres nach Ablauf des im vorigen Absatz genannten Zeitraumes von zehn Jahren von dem in diesem Artikel vorgesehenen Kündigungsrecht keinen Gebrauch macht, bleibt für einen weiteren Zeitraum von zehn Jahren gebunden. In der Folge kann es dieses Übereinkommen jeweils nach Ablauf eines Zeitraumes von zehn Jahren nach Maßgabe dieses Artikels kündigen.

Artikel 14

1. Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes gibt allen Mitgliedern der Internationalen Arbeitsorganisation Kenntnis von der Eintragung aller Ratifikationen und Kündigungen, die ihm von den Mitgliedern der Organisation mitgeteilt werden.

2. Der Generaldirektor wird die Mitglieder der Organisation, wenn er ihnen von der Eintragung der zweiten Ratifikation, die ihm mitgeteilt wird, Kenntnis gibt, auf den Zeitpunkt aufmerksam machen, in dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt.

Artikel 15

Der Generaldirektor des Internationalen Arbeitsamtes übermittelt dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zwecks Eintragung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen vollständige Auskünfte über alle von ihm nach Maßgabe der vorausgehenden Artikel eingetragenen Ratifikationen und Kündigungen.

Artikel 16

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat, sooft er es für nötig erachtet, der Allgemeinen Konferenz einen Bericht über die Durchführung dieses Übereinkommens zu erstatten und zu prüfen, ob die Frage seiner gänzlichen oder teilweisen Abänderung auf die Tagesordnung der Konferenz gesetzt werden soll.

Artikel 17

1. Nimmt die Konferenz ein neues Übereinkommen an, welches das vorliegende Übereinkommen ganz oder teilweise abändert, und sieht das neue Übereinkommen nichts anderes vor, so gelten folgende Bestimmungen:

a) Die Ratifikation des neugefaßten Übereinkommens durch ein Mitglied schließt ohne weiteres die sofortige Kündigung des vorliegenden Übereinkommens in sich ohne Rücksicht auf Artikel 13, vorausgesetzt, daß das neugefaßte Übereinkommen in Kraft getreten ist.

b) Vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des neugefaßten Übereinkommens an kann das vorliegende Übereinkommen von den Mitgliedern nicht mehr ratifiziert werden.

2. Indessen bleibt das vorliegende Übereinkommen nach Form und Inhalt jedenfalls in Kraft für die Mitglieder, die dieses, aber nicht das neugefaßte Übereinkommen ratifiziert haben.

Artikel 18

Der französische und der englische Wortlaut dieses Übereinkommens sind in gleicher Weise maßgebend.

Stellungnahme der Bundesregierung zum Übereinkommen 134

Das von der Internationalen Arbeitskonferenz einstimmig angenommene Übereinkommen bezweckt einen wirksamen Schutz der Seeleute gegen Arbeitsunfälle auf See und im Hafen. Es definiert zunächst (in seinem Artikel 1) die für seinen Anwendungsbereich wichtigen Begriffe „Seemann" und „Arbeitsunfälle": „Seemann" ist danach jeder, der in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes (Kriegsschiffe ausgenommen) beschäftigt ist, das in einem Gebiet eingetragen ist, in dem das Übereinkommen in Kraft ist und das regelmäßig in der Seeschiffahrt verwendet wird; als „Arbeitsunfälle" gelten alle Unfälle von Seeleuten, die sich infolge oder bei ihrer Beschäftigung ereignet haben. In seinen materiellen Vorschriften statuiert das Übereinkommen eine Meldepflicht für Arbeitsunfälle und die Führung einer Statistik darüber (Artikel 2), die Verpflichtung zu Forschungen über allgemeine Unfalltendenzen (Artikel 3), zum Erlaß von Arbeitsschutzvorschriften und ihre Einhaltung (Artikel 4 bis 6), zur Berufung von Unfallschutzbeauftragten und der Einsetzung von Unfallschutzausschüssen (Artikel 7 und 8) sowie zur Förderung des Unterrichts über Fragen des Arbeitsschutzes bei der Berufsausbildung (Artikel 9). Die übrigen Vorschrften sind die für die Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation einheitlichen sogenannten Schlußartikel.

Im deutschen Recht wird den Anforderungen des Übereinkommens durch die einschlägigen Vorschriften der Reichsversicherungsordnung, die Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft, das Gesetz zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag von 1960, die Schiffsicherheitsverordnung von 1955 und das Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen in der Fassung von 1957 entprochen. Die in Artikel 3 vorgeschriebene Unfallforschung insbesondere ist Aufgabe der mit Wirkung vom 1. Januar 1972 errichteten Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Unfallforschung in Dortmund. Die Förderung des Arbeitsschutzunterrichts während der Berufsausbildung, wie sie in Artikel 9 gefordert wird, lassen sich die Bundesministerien für Arbeit und Sozialordnung und für Verkehr angelegen sein.

Die Bundesregierung wird daher, weil im geltenden deutschen Recht keine Hindernisse mehr liegen, die einer Ratifizierung des Übereinkommens entgegenstehen, den gesetzgebenden Körperschaften in Kürze den Entwurf für ein Vertragsgesetz zu diesem Übereinkommen vorlegen.

INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Empfehlung betreffend die berufliche Ausbildung der Seeleute

Empfehlung 137

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 14. Oktober 1970 zu ihrer fünfundfünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die berufliche Ausbildung der Seeleute, eine Frage, die den sechsten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 28. Oktober 1970, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die berufliche Ausbildung (Seeleute), 1970, bezeichnet wird.

I. Geltungsbereich

1. (1) Diese Empfehlung gilt für jede Ausbildung, die darauf abzielt, Personen für die Arbeit an Bord eines in öffentlichem oder privatem Eigentum stehenden Seeschiffes vorzubereiten, das der gewerbsmäßigen Beförderung von Fracht oder von Fahrgästen, der Ausbildung oder der wissenschaftlichen Forschung dient. Die Frage, wann ein Schiff als Seeschiff zu gelten hat, ist je nach den innerstaatlichen Verhältnissen durch die innerstaatliche Gesetzgebung, Schiedssprüche oder Gesamtarbeitsverträge zu entscheiden.

(2) Diese Empfehlung gilt für die Ausbildung von Personen, die bei Arbeiten im Decks-, Maschinen-, Funk- oder Verpflegungsdienst oder in mehreren dieser Dienste eingesetzt werden sollen. Sie gilt nicht für Fischer.

II. Ziele der Ausbildung

2. Die Politik in bezug auf die berufliche Ausbildung von Seeleuten sollte folgende grundlegende Ziele anstreben:

a) die Leistungsfähigkeit der Seeschiffahrt und das berufliche Können und die Verwendbarkeit der Seeleute unter gebührender Berücksichtigung ihrer Bildungsbedürfnisse und der wirtschaftlichen und sozialen Interessen des betreffenden Landes aufrechtzuerhalten und zu verbessern;

b) die Unfallverhütungsnormen auf Handelsschiffen auf See und im Hafen aufrechtzuerhalten und zu verbessern, um die Unfallgefahren zu verringern;

c) eine ausreichende Zahl geeigneter Personen zu veranlassen, sich für eine berufliche Laufbahn in der Handelsmarine zu entscheiden;

d) sicherzustellen, daß allen Neueintretenden eine angemessene Grundausbildung an Land, soweit dies möglich ist, oder an Bord vermittelt wird;

e) für Ausbildungs- und Umschulungseinrichtungen zu sorgen, die dem laufenden und vorausgeschätzten Bedarf der Seeschiffahrt an Seeleuten aller Kategorien und Dienstgrade entsprechen;

f) für die erforderlichen Ausbildungseinrichtungen zu sorgen, damit technische Fortschritte im Bereich des Schiffsbetriebs, der Navigation und der Sicherheit auf See in die Praxis umgesetzt werden können;

g) allen Seeleuten, die die erforderlichen Fähigkeiten besitzen, eine Ausbildung für den Erwerb höherer Qualifikationen und für den Aufstieg bis zu den höchsten Dienstgraden an Bord zu vermitteln und ihnen auf diese Weise zu helfen, ihre Leistungsfähigkeit, ihr Produktivitätspotential und die Freude an ihrer Arbeit zu erhöhen;

h) Seeleuten der verschiedenen Kategorien und Dienstgrade eine geeignete praktische Ausbildung zu vermitteln;

i) nach Möglichkeit zu gewährleisten, daß allen Ausgebildeten nach Abschluß ihrer Lehrgänge eine Beschäftigung vermittelt wird.

III. Innerstaatliche Planung und Verwaltung

A. Organisation und Koordinierung

3. In Ländern, die Schiffahrt treiben oder diese zu entwickeln beabsichtigen, sollten die zuständigen Stellen bei der Planung der innerstaatlichen Unterrichts- und Ausbildungspolitik sicherstellen, daß im Rahmen des allgemeinen Netzes von Ausbildungseinrichtungen ausreichende Vorkehrungen für die Ausbildung von Seeleuten getroffen werden, damit die in Absatz 2 dieser Empfehlung genannten Ziele erreicht werden.

4. Sofern die innerstaatlichen Verhältnisse die Entwicklung von Einrichtungen für die Ausbildung von Seeleuten aller erforderlichen Kategorien und Dienstgrade nicht gestatten, sollte eine Zusammenarbeit mit anderen Ländern sowie mit internationalen Organisationen bei der Schaffung gemeinsamer Ausbildungsprogramme für diejenigen Seeleute in Erwägung gezogen werden, die im Rahmen der innerstaatlichen Programme nicht erfaßt werden können.

5. (1) Die Ausbildungsprogramme aller öffentlichen und privaten Einrichtungen, die sich mit der Ausbildung von Seeleuten befassen, sollten in jedem Land auf Grund geltender gesamtstaatlicher Normen koordiniert und ausgebaut werden.

(2) Diese Programme sollten in Zusammenarbeit mit den staatlichen Dienststellen, den Unterrichtsanstalten und anderen Stellen, die mit der beruflichen Ausbildung der Seeleute besonders vertraut sind, aufgestellt werden und sollten so konzipiert sein, daß sie den — in Beratung mit Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute bestimmten — betrieblichen Erfordernissen der Seeschiffahrt entsprechen.

6. Die Stellen, denen die Aufstellung solcher Programme obliegt, sollten insbesondere

a) enge Fühlung zwischen den Ausbildungsanstalten und allen Beteiligten aufrechterhalten, damit die Ausbildung den Erfordernissen der Seeschiffahrt entspricht;

b) die Ausbildungsanstalten, mit denen sie sich befassen, regelmäßig aufsuchen und sich über die Programme in allen Einzelheiten auf dem laufenden halten;

c) gewährleisten, daß Informationen über die verfügbaren Ausbildungsmöglichkeiten in allen beteiligten Kreisen verbreitet werden;

d) an der Ausarbeitung und Durchführung praktischer Ausbildungsprogramme für die Seeschifffahrt mitarbeiten;

e) bei der Aufstellung der in Absatz 11 vorgesehenen allgemeinen Ausbildungsnormen mitwirken;

f) bei der Aufstellung entsprechender gesamtstaatlicher Normen für den Erwerb von Befähigungsnachweisen, wie sie für die verschiedenen Dienstgrade und Kategorien von Seeleuten erforderlich sind, mitzuwirken;

g) eine direkte Zusammenarbeit zwischen den Ausbildungsanstalten und den für die Personalanwerbung und -einstellung Verantwortlichen fördern.

7. Die zuständigen Stellen und Organe sollten in Zusammenarbeit mit Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute dafür sorgen, daß den mit der Berufs- und Arbeitsberatung befaßten Dienststellen, der öffentlichen Arbeitsmarktverwaltung und den berufsbildenden und technischen Lehranstalten umfassende Informationen über die öffentlichen und privaten Ausbildungsprogramme für Seeleute und über die Bedingungen für den Zugang zu Seeschifffahrtsberufen zur Verfügung stehen.

8. Die zuständigen Stellen und Organe sollten zu gewährleisten suchen, daß

a) die Einrichtungen von Schiffswerften, Maschinenwerkstätten, der Hersteller von Ausrüstungen, Marineanlagen usw. nach Möglichkeit und wenn dies angebracht ist, zur Ausbildung von Offizieren und Mannschaftsmitgliedern verwendet werden;

b) Regelungen getroffen werden, damit unter sonst gleichen Voraussetzungen bei der Einstellung die Personen bevorzugt werden, die eine geeignete und anerkannte Ausbildung erhalten haben.

9. (1) Die Ausbildungsprogramme sollten regelmäßig überprüft und entsprechend den sich ändernden Erfordernissen der Seeschiffahrt auf dem neuesten Stand gehalten werden.

(2) Bei der Überprüfung der Ausbildungsprogramme sollte das von der Internationalen Arbeitsorganisation und der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation gemeinsam ausgearbeitete und von beiden Organisationen angenommene Richtliniendokument, 1968, mit allen späteren Abänderungen oder Ergänzungen berücksichtigt werden, das die technischen Einzelheiten für die Fächer, die für die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See unmittelbar von Belang sind, näher festlegt.

B. Finanzierung

10. (1) Die Programme für die Ausbildung von Seeleuten sollten planmäßig organisiert sein; ihre Finanzierung sollte auf einer regelmäßigen und ausreichenden Grundlage erfolgen und auf den gegenwärtigen und vorausgeplanten Bedarf und Entwicklungsstand der Seeschiffahrt Bedacht nehmen.

(2) Wo dies angebracht ist, sollte die Regierung für Ausbildungsprogramme, die von örtlichen Behörden oder privaten Stellen durchgeführt werden, finanzielle Beiträge gewähren. Diese Beiträge können in Form von allgemeinen Zuschüssen, Bereitstellung von Grundstücken, Gebäuden oder Anschauungsmaterial, wie z. B. Booten, Motoren, Navigations- und anderen Geräten, durch unentgeltliche Bereitstellung von Ausbildern, durch Zahlung von Ausbildungsbeihilfen oder Übernahme der Ausbildungsgebühren für die in Schulen, Internaten oder auf Schulschiffen ausgebildeten Personen geleistet werden.

(3) Den Seeleuten sollte nicht wegen mangelnder finanzieller Mittel oder Ausbildungsgelegenheiten die Möglichkeit versagt werden, bis zu den höchsten Dienstgraden an Bord aufzusteigen. Darum sollte Seeleuten die Möglichkeit geboten werden, ausreichende finanzielle Mittel zu erwerben oder zu erhalten, damit sie sich einer geeigneten Ausbildung unterziehen können.

(4) Die Ausbildung in öffentlichen Ausbildungsanstalten für Seeleute sollte den auszubildenden Personen nach Möglichkeit kostenlos gewährt werden.

(5) Macht die Einführung technischer Neuerungen eine Umschulung erforderlich, so sollte diese den beteiligten Seeleuten kostenlos gewährt werden. Während der Dauer dieser Umschulung sollten die Seeleute angemessene Beihilfen erhalten; Seeleute, die von einem Reeder zu solchen Umschu-

lungskursen entsandt werden, sollten ihren vollen Grundlohn erhalten.

C. Ausbildungsnormen

11. Es sollten Ausbildungsnormen festgelegt werden, die mit den innerstaatlichen Voraussetzungen für den Erwerb der verschiedenen Befähigungsnachweise für Seeleute im Einklang stehen. Insbesondere sollte folgendes festgelegt werden:

a) die Art der ärztlichen Untersuchungen, einschließlich Röntgenuntersuchung des Brustkorbs, Untersuchung auf Zuckerkrankheit, Prüfung des Hör- und Sehvermögens, denen sich die auszubildenden Personen bei Beginn der Ausbildung zu unterziehen haben; die Normen für diese Untersuchungen, insbesondere die Prüfung des Hör- und Sehvermögens, können je nach dem Schiffsdienst, in dem die betreffenden Personen zu arbeiten beabsichtigen, verschieden sein, sollten aber keinesfalls unter den Gesundheitsnormen liegen, denen bei Aufnahme einer Beschäftigung in der Seeschiffahrt entsprochen werden muß;

b) der Grad der allgemeinen Schulbildung, der für die Zulassung zu den Lehrgängen gefordert wird, in denen eine mit dem Erwerb von Befähigungsnachweisen abschließende berufliche Ausbildung vermittelt wird;

c) die in die Lehrpläne aufzunehmenden Fächer, wie Navigation, Seemannschaft, Funken, Elektronik, Maschinenkunde, Verpflegung und zwischenmenschliche Beziehungen;

d) die Art der gegebenenfalls nach Abschluß der prüfungspflichtigen Lehrgänge abzulegenden Prüfungen;

e) ein Verfahren, durch das die Behörden dafür sorgen, daß die Lehrkräfte an den Ausbildungsanstalten die nötige Erfahrung und Befähigung besitzen, einschließlich angemessener theoretischer und praktischer Kenntnisse in bezug auf die Entwicklung der Technik und des Schiffsbetriebs.

IV. Ausbildungsprogramme

12. Die verschiedenen Ausbildungsprogramme sollten praxisbezogen und auf die tatsächlich an Bord zu verrichtenden Arbeiten abgestellt sein. Sie sollten regelmäßig überprüft und auf den neuesten Stand gebracht werden, damit sie mit den technischen Entwicklungen Schritt halten. Sie sollten je nach Sachlage folgendes umfassen:

a) Ausbildung in Navigation, Seemannschaft, Manövrieren, Signalisieren, Laden, Stauen und Löschen von Frachten, Schiffspflege und andere mit dem Betrieb von Handelsschiffen zusammenhängende Gegenstände;

b) Ausbildung in der Verwendung elektronischer und mechanischer Navigationshilfen, wie Funk- und Radaranlagen, Funkpeilanlagen und Kompaß;

c) Theorie und Praxis der Rettungs- und Feuerlöschgeräte, Methoden des Überlebens auf See und andere Aspekte der Sicherheit des menschlichen Lebens auf See;

d) Theorie und Praxis der Bedienung, Wartung und Reparatur der Antriebs- und Hilfsmaschinen, unter besonderer Berücksichtigung der auf den Schiffen des betreffenden Landes gebräuchlichen Ausrüstung, einschließlich elektronischer Anlagen;

e) Ausbildung für angehende Stewards, Köche, Kellner und Küchenhelfer, unter Berücksichtigung etwaiger Verschiedenheiten in den Ausbildungserfordernissen für verschiedene Schiffstypen;

f) Ausbildung in der Unfallverhütung an Bord, insbesondere in sicheren Arbeitsmethoden in allen Diensten, einschließlich der persönlichen Sicherheit, als Teil der Ausbildung in allen Berufsfächern, Ausbildung in Erster Hilfe, ärztlicher Betreuung und anderer damit zusammenhängenden Fragen sowie Gesundheitspflege und Leibesübungen, insbesondere Schwimmen; die Ausbildung für die ärztliche Betreuung, insbesondere die Spezialausbildung der mit der ärztlichen Betreuung an Bord betrauten Personen, sollte auf jeden Fall auf den Inhalt der von den zuständigen Stellen zusammengestellten medizinischen Richtlinien und auf die volle Nutzung des funkärztlichen Beratungsdienstes abgestellt sein;

g) Unterricht in allgemeinbildenden Gegenständen, insbesondere für Jugendliche unter 18 Jahren;

h) Unterweisung in den Grundbegriffen der Sozial- und Arbeitsgesetzgebung in Zusammenhang mit dem Betrieb von Handelsschiffen und den Arbeitsbeziehungen, Rechtsvorschriften betreffend Seeleute, Verkehrswirtschaft, Seeversicherung, Seerecht usw.;

i) Unterricht in Betriebsführungsmethoden, einschließlich Gegenständen wie innerbetriebliche Arbeitsbeziehungen und Arbeitsstudien.

13. Die Ausbildungsprogramme sollten u. a. darauf gerichtet sein, die auszubildenden Personen auf den Erwerb von Befähigungsnachweisen vorzubereiten, und sollten, wo dies angebracht ist, unmittelbar auf die gesamtstaatlichen Normen für Befähigungsnachweise bezogen sein. Sie sollten eine angemessene praktische Ausbildung umfassen und das Mindestalter und die Mindestberufserfahrung berücksichtigen, die von den zuständigen Stellen allenfalls in bezug auf die verschiedenen Grade der Befähigungsnachweise festgelegt worden sind. Auch andere auf gesamtstaatlicher Ebene anerkannte Zeugnisse sollten berücksichtigt werden.

14. Die Dauer der verschiedenen Ausbildungsprogramme sollte ausreichend sein, um es den auszubildenden Personen zu gestatten, den vermittelten Lehrstoff aufzunehmen, und sollte unter anderem nach folgenden Gesichtspunkten bestimmt werden:

a) dem für den Seeschiffahrtsberuf, für den der Lehrgang bestimmt ist, erforderlichen Ausbildungsgrad;

b) der Allgemeinbildung und dem Lebensalter, die für die Teilnahme am Lehrgang erforderlich sind;

c) der von den auszubildenden Personen bereits erworbenen praktischen Erfahrung.

V. Allgemeine Ausbildungsprogramme für Seeleute

15. Für Jugendliche ohne Erfahrung zur See sollten Einführungskurse, die sie mit dem Leben an Bord vertraut machen und ihnen sichere Arbeitsmethoden beibringen, oder, wo dies angebracht und durchführbar ist, vorberufliche Ausbildungslehrgänge vorgesehen werden, die sie in zweckentsprechender Weise auf die Aufgaben vorbereiten, die in der Regel den Mannschaftsmitgliedern im Decks-, Maschinen- und Verpflegungsdienst zugewiesen werden, und die ihren Charakter festigen und ihnen Selbstzucht und Verantwortungssinn beibringen sollen.

16. Ferner sollten geeignete Lehrgänge oder ein Unterricht organisiert werden, um entsprechend begabten Jugendlichen die Möglichkeit zu bieten, sich auf den Erwerb der amtlichen Zeugnisse oder Befähigungsnachweise vorzubereiten, wie sie in der Handelsmarine ihres Landes sowohl für Offiziere wie für Mannschaftsmitglieder üblich sind.

17. Die auf den Erwerb höherer Qualifikationen und den beruflichen Aufstieg gerichtete Ausbildung sollte u. a. in Kurzlehrgängen in nautischen Schulen und technischen Lehranstalten und durch Fernkurse erfolgen, die besonders auf die Bedürfnisse bestimmter Kategorien von Offizieren und Mannschaftsmitgliedern und auf die von ihnen angestrebten Dienstgrade abgestellt sind.

VI. Fortbildung

18. (1) Für geeignete Offiziere und Mannschaftsmitglieder sollten nach Bedarf Umschulungs-, Auffrischungs-, Einführungs- und Fortbildungskurse organisiert werden, damit sie ihr fachliches Können und Wissen verbessern und erweitern, mit den technischen Neuerungen, insbesondere in der Entwicklung der Automatisierung an Bord von Schiffen, Schritt halten und den durch neue Methoden des Schiffsbetriebs bedingten Erfordernissen gerecht werden können.

(2) Solche Kurse können z. B. dazu dienen, die allgemeinen Lehrgänge zu ergänzen und durch eine fortgeschrittene spezialisierte Ausbildung den Weg zum Aufstieg im Beruf zu eröffnen, sowie dazu, Personen mit entsprechender Eignung höhere Kenntnisse auf dem Gebiet der Elektronik zu vermitteln.

(3) Der Befähigung der Kapitäne und anderen Offiziere und der Mannschaftsmitglieder, neue Schiffstypen sicher zu navigieren und zu manövrieren, sollte besondere Beachtung geschenkt werden.

19. Sofern die Ausbildung dadurch erleichtert wird, sollten die Reeder die auf ihren Schiffen beschäftigten Seeleute, die die Eignung dafür besitzen, vom Dienst freistellen, damit sie geeignete Schulen an Land besuchen können, um ihre Fertigkeiten zu verbessern, sich mit neuen Techniken und Geräten vertraut zu machen und sich für den Aufstieg im Beruf zu qualifizieren. Personen, die an Bord eine Vorgesetztenfunktion ausüben, sollten eine solche Ausbildung aktiv fördern.

VII. Ausbildungsmethoden

20. Für die Ausbildung sollten Methoden gewählt werden, die bei Berücksichtigung der Natur des Unterrichts, der beruflichen Erfahrung, der Allgemeinbildung und des Alters der auszubildenden Personen sowie der zur Verfügung stehenden Anschauungsmaterialien und Finanzmittel den besten Erfolg versprechen.

21. Die praktische Ausbildung, die eine aktive Mitarbeit der auszubildenden Personen erfordert, sollte ein wichtiger Bestandteil jedes Ausbildungsprogramms sein. Sie kann in der Weise erteilt werden, daß Seeleute Ausbildungszeiten auf See auf Handelsschiffen zurücklegen bzw. an Maschinenwerkstätten, Schiffswerften oder Büros von Schiffahrtsgesellschaften abgestellt werden.

22. Auf den von den Ausbildungsanstalten verwendeten Schulschiffen sollte ein praktischer Unterricht in Navigation, Seemannschaft, Bedienung und Wartung von Maschinen und in anderen nautischen Fächern sowie eine umfassende Erziehung zur Sicherheit an Bord erteilt werden.

23. In den Ausbildungsprogrammen sollte geeignetes Anschauungsmaterial, wie z. B. Simulatoren, Motoren, Schiffsmodelle, Ausrüstungsgegenstände, Rettungsgeräte, Navigationshilfen und Ladegeschirr, verwendet werden. Bei der Auswahl dieses Materials sollten Maschinen und Geräte in Betracht gezogen werden, die die auszubildenden Personen gegebenenfalls zu verwenden haben werden.

24. Filme und andere audiovisuelle Unterrichtsmittel sollten, wo dies angebracht ist, verwendet werden

a) zur Ergänzung des Anschauungsmaterials, bei dessen Verwendung sich die auszubildenden Personen selbst betätigen, aber nicht als Ersatz für dieses Material;

b) als Ausbildungsbehelfe in besonderen Lehrfächern, zum Beispiel im Fremdsprachenunterricht.

25. Der im Rahmen eines Ausbildungslehrgangs erteilte theoretische und allgemeinbildende Unterricht sollte auf die theoretischen und praktischen Kenntnisse, deren die Seeleute bedürfen, bezogen sein.

VIII. Internationale Zusammenarbeit

26. Die einzelnen Länder sollten bei der Förderung der beruflichen Ausbildung der Seeleute zusammenarbeiten; in manchen Fällen könnte eine Zusammenarbeit auf regionaler Grundlage besonders wertvoll sein.

27. Hierbei könnten sie in Zusammenarbeit mit der Internationalen Arbeitsorganisation und anderen internationalen Institutionen, insbesondere mit der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation, oder mit anderen Ländern

a) Lehrkräfte anwerben und ausbilden;

b) Ausbildungseinrichtungen für Offiziere und Mannschaftsmitglieder errichten und verbessern;

c) nötigenfalls zusammen mit anderen Ländern gemeinsame Ausbildungseinrichtungen errichten;

d) Ausbildungseinrichtungen für hierzu ausgewählte auszubildende Personen oder angehende Ausbilder aus anderen Ländern zur Verfügung stellen oder angehende Ausbilder in andere Länder schicken;

e) einen internationalen Austausch von Personal, Informationen und Lehrmitteln sowie internationale Seminare und Arbeitsgruppen organisieren;

f) den Seeschiffahrtsschulen anderer Länder befähigte und erfahrene Ausbilder zur Verfügung stellen.

IX. Auswirkung auf frühere Empfehlungen

28. Diese Empfehlung tritt an die Stelle der Empfehlung betreffend die berufliche Ausbildung (Schiffsleute), 1946.

Stellungnahme der Bundesregierung zur Empfehlung 137

Die Empfehlung gilt für jede Ausbildung für die Arbeit an Bord von Seeschiffen, ausgenommen für den Beruf des Fischers. Sie enthält Anregungen und Hinweise für die bei der Berufsausbildung der Seeleute anzustrebenden Ziele, für die Organisation, Koordinierung und Finanzierung der Ausbildung, für Ausbildungsnormen, Ausbildungsprogramme, für die Fortbildung, für Ausbildungsmethoden und für die internationale Zusammenarbeit.

Das für den in der Empfehlung angesprochenen Personenkreis und die von ihr betroffenen Fahrzeuge geltende deutsche Recht entspricht den neuen internationalen Normen in weitgehendem Maße. Von den einschlägigen deutschen Rechtsvorschriften sind bemerkenswert viele erst in jüngster Zeit ergangen, z.B. die im Jahre 1970 neugefaßte Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung und die Verordnung über den Erwerb der Befähigungszeugnisse für Seefunker von 1971. Ergänzende Verordnungen, wie eine Ausbildungsordnung für Seefunker und eine Schiffsbemannungs- und Ausbildungsordnung, die nicht nur die Ausbildung für den Decksdienst, sondern auch für Angehörige anderer Dienstzweige, wie das Küchen- und Bedienungspersonal, neu ordnen und die an die Stelle der zur Zeit noch geltenden sogenannten Eignungsverordnung von 1960 treten soll, werden gegenwärtig vorbereitet.

Die in Abschnit II umschriebenen Ausbildungsziele entsprechen den deutschen Grundsätzen für die Berufsausbildung, wie sie u. a. im Bildungsbericht 1970 enthalten sind. Soweit die Länder Einrichtungen zur Ausbildung von Seeleuten unterhalten, entspricht ihre Praxis den in der Empfehlung gestellten Anforderungen.

Die Planung der deutschen Unterrichts- und Ausbildungspolitik und die Verwaltungspraxis in Deutschland (Abschnitt III) entsprechen ebenfalls den internationalen Normen, sofern sie im Einzelfall für die Bundesrepublik nicht gegenstandslos sind. Es wird dabei auch dem von der Internationalen Arbeitsorganisation zusammen mit der Zwischenstaatlichen-Beratenden-Seeschiffahrtsorganisation herausgegebenen sogenannten Richtliniendokument Rechnung getragen. Für die Ausbildungsförderung insbesondere gelten das Arbeitsförderungsgesetz und das Ausbildungsförderungsgesetz. Die Ausbildungsanstalten werden von den Küstenländern eingerichtet und unterhalten. Die für den Erwerb der verschiedenen Befähigungsnachweise bestehenden Voraussetzungen ergeben sich aus den erwähnten Verordnungen und der Seediensttauglichkeitsverordnung von 1970. Die Länder haben für die zusätzliche Ausbildung der Lehrkräfte und die Prüfung ihrer Eignung Vorschriften erlassen.

Die Ausbildungsprogramme (Abschnit IV) sind in enger Zusammenarbeit mit den Fachleuten der seemännischen Ausbildungspraxis auf die Arbeit an Bord abgestellt. Die hier aufgeführten Unterrichtsfächer bilden einen Bestandteil der deutschen Lehrpläne. Für den Erwerb von Befähigungsnachweisen gilt die Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung von 1970, die auch Bestimmungen über die verschiedenen Ausbildungsgrade und Eingangsvoraussetzungen enthält.

Die deutschen Seemannsschulen haben Einführungskurse für Jugendliche, wie sie in Abschnitt V gefordert werden, eingerichtet. Auch in Berufs- und Fachoberschulen bestehen entsprechende Möglichkeiten.

Die Fortbildung (Abschnitt VI) wird auf gesetzlicher Grundlage gefördert. Die Befähigung der Kapitäne und Schiffsoffiziere zum Navigieren und Manövrieren wird im Rahmen der Aus- und Fortbildung berücksichtigt. Der Unterrichtsstoff wird laufend dem technischen Fortschritt, namentlich der Entwicklung automatischer und teilautomatisierter Maschinenanlagen angepaßt. Auffrischungskurse, wie sie zum Teil im Ausland üblich sind, gibt es in Deutschland nur auf freiwilliger Grundlage. Es ist jedoch damit zu rechnen, daß auch in der Bundesrepublik dafür geeignete Einrichtungen vermehrt geschaffen werden und die Reeder durch innerbetriebliche Maßnahmen für eine ausreichende Vorbereitung des Personals sorgen, das Schiffe mit neuzeitlichen Einrichtungen besetzen soll.

Die in Abschnitt VII für die Ausbildung empfohlenen Maßnahmen sind in den einschlägigen deutschen Richtlinien berücksichtigt. Schließlich stehen die deutschen Ausbildungseinrichtungen, wie in Abschnitt VIII angeregt, auch Ausländern zur Verfügung.

INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Empfehlung betreffend die soziale Betreuung der Seeleute auf See und im Hafen

Empfehlung 138

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 14. Oktober 1970 zu ihrer fünfundfünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

nimmt Kenntnis von den Bestimmungen der Empfehlung betreffend die Aufenthaltsverhältnisse der Schiffsleute in den Häfen, 1936,

ist sich bewußt, daß es unbedingt notwendig ist, Sozialeinrichtungen für Seeleute sowohl in den Häfen wie auch an Bord bereitzustellen, und insbesondere — angesichts der sich ändernden Eigenart der Seeschiffahrt — solche Einrichtungen in den Häfen ständig auszubauen, und daß derartigen Einrichtungen auch an Bord wachsende Bedeutung zukommt,

hält es für wichtig, daß die Rolle der amtlichen Organe der sozialen Betreuung sowie der freiwilligen Organisationen auf diesem Gebiet anerkannt und ihre sachkundige Hilfe in Anspruch genommen wird,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Aufenthaltsverhältnise der Seeleute auf See und im Hafen, eine Frage, die den siebenten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 29. Oktober 1970, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die soziale Betreuung der Seeleute, 1970, bezeichnet wird.

I. Organisation und Finanzierung der Sozialarbeit

1. Sozialprogramme sollten systematisch organisiert und auf angemessener, regelmäßiger Grundlage finanziert werden.

2. Sozialdienste sollten häufig überprüft werden, um sicherzustellen, daß sie mit den Bedürfnissen der Seeleute Schritt halten, wenn diese sich infolge technischer, betrieblicher und sonstiger Entwicklungen in der Seeschiffahrt ändern.

3. Auf gesamtstaatlicher oder regionaler Ebene oder in den Häfen sollten Sozialbeiräte bestehen, in denen die maßgebenden Berufsverbände der Reeder und der Seeleute, die zuständigen Stellen und, wo dies angebracht und erwünscht ist, die beteiligten freiwilligen Organisationen und Organe der sozialen Betreuung vertreten sein sollten.

4. Zu den Aufgaben dieser Beiräte sollte es gehören, den Bedarf an Sozialeinrichtungen in dem Gebiet, für das sie zuständig sind, zu prüfen und unterstützend und koordinierend mitzuwirken.

5. Die Konsuln und die örtlichen Vertreter ausländischer Sozialorganisationen sollten, soweit angebracht, mit den regionalen und in den Häfen tätigen Sozialbeiräten zusammenarbeiten.

6. Es sollten Maßnahmen getroffen werden, um zu gewährleisten, daß je nach Notwendigkeit in den Sozialeinrichtungen für Seeleute neben freiwilligen Mitarbeitern fachkundiges Personal vollzeitig beschäftigt wird.

7. Müssen für zahlreiche Seeleute verschiedener Staatsangehörigkeit Einrichtungen wie Hotels, Klubs und Sportanlagen in einem bestimmten Hafen bereitgestellt werden, so sollten die zuständigen amtlichen und sonstigen Stellen der Herkunftsländer der Seeleute und der Flaggenstaaten mit den zuständigen amtlichen und sonstigen Stellen des Landes, in dem der Hafen liegt, beratend zusammenarbeiten, um ihre Mittel zusammenzulegen und unnötige Doppelarbeit zu vermeiden.

8. Zur besseren Organisation der sozialen Betreuung und der Freizeittätigkeiten sowie zur Förderung der Verwendung von Freizeitmaterial an Bord sollten die Ausbildungslehrgänge für Offiziere und Mannschaftsmitglieder einen Unterricht über die Organisation der sozialen Betreuung an Bord umfassen. Es sollte die Möglichkeit erwogen werden, Handelsschiffen in regelmäßigen Zeitabständen einen hierfür eigens ausgebildeten Offizier zuzuteilen.

II. Unterkunft in den Häfen

9. In allen für die internationale Seeschiffahrt wichtigen Häfen sollten je nach Bedarf Seemannshotels oder -heime geführt werden. Sie sollten wie ein Hotel guter Klasse eingerichtet sein und nach Möglichkeit in einer ansprechenden Umgebung und nicht in unmittelbarer Nähe der Hafenanlagen gelegen sein.

10. Diese Unterkünfte sollten Seeleuten jeder Staatsangehörigkeit, ungeachtet der Hautfarbe, der Rasse und des Glaubensbekenntnisses, offenstehen. Unbeschadet dieses Grundsatzes kann sich in

bestimmten Häfen die Notwendigkeit ergeben, mehrerlei verschiedenartige Einrichtungen bereitzustellen, die zwar den gleichen Normen entsprechen, aber den Gebräuchen und Bedürfnissen verschiedener Gruppen von Seeleuten angepaßt sind.

11. Falls dies notwendig und möglich ist, sollten Vorkehrungen für die Unterbringung der Familien von Seeleuten in Seemannshotels und -heimen getroffen werden.

12. Die Preise für Unterkunft und Verpflegung in Seemannshotels und -heimen sollten auf einem angemessenen Stand gehalten werden.

13. Seemannshotels und -heime sollten auf der gleichen Grundlage wie andere vergleichbare Einrichtungen in geeigneter Weise überprüft werden.

III. Allgemeine Maßnahmen für die soziale Betreuung in den Häfen und an Bord

14. Die Regierungen sollten Maßnahmen treffen, um den freien Verkehr von Freizeitmaterial, wie Filme, Bücher, Zeitungen und Sportgeräte, für Seeleute an Bord oder in Sozialzentren an Land zwischen Schiffen, Ausgabezentralen und Sozialeinrichtungen zu fördern und von Einschränkungen zu befreien.

15. Es sollte alles getan werden, um sicherzustellen, daß die Post der Seeleute möglichst verläßlich und rasch zugestellt wird. Ferner sollte angestrebt werden, daß Seeleute kein Nachporto zu zahlen haben, wenn ihre Post aus Gründen, die sich ihrem Einfluß entziehen, umadressiert werden muß.

16. Den Seeleuten sollten bei Bedarf zu jeder vertretbaren Zeit angemessene Beförderungsmittel zu mäßigen Preisen zur Verfügung stehen, damit sie vom Hafenbereich ins Stadtzentrum fahren können.

17. Die Verantwortlichen sollten sich bemühen, nach der Ankunft des Schiffes im Hafen den Offizieren und Mannschaftsmitgliedern so rasch als möglich Landgang zu ermöglichen.

18. Damit die Seeleute unter Berücksichtigung ihrer besonderen Beschäftigungsbedingungen ihre Familienbindungen aufrechterhalten können, sollte die Gewährung von Heimaturlaub in angemessenen Zeitabständen gefördert werden.

19. Sofern es möglich und vertretbar ist, sollten vorbehaltlich etwaiger innerstaatlicher oder internationaler Rechtsvorschriften Maßnahmen getroffen werden, um zu gewährleisten, daß Offiziere und Mannschaftsmitglieder rasch die Erlaubnis erhalten, bei Hafenaufenthalten ihre Ehefrauen, Verwandten und Freunde an Bord zu empfangen.

20. Sofern dies durchführbar und vertretbar ist, sollte die Möglichkeit geprüft werden, den Ehefrauen der Seeleute zu gestatten, ihre Ehegatten gelegentlich auf Fahrten zu begleiten. Die an Bord mitreisenden Ehefrauen sollten gegen Unfall und Krankheit ausreichend versichert sein; der Reeder sollte den Seeleuten beim Abschluß einer solchen Versicherung in jeder Weise behilflich sein.

21. Soweit dies möglich und angebracht ist und nicht mit nationalen, religiösen oder sozialen Gepflogenheiten in Widerspruch steht, sollte die Einrichtung von Schiffskantinen für Offiziere und Mannschaftsmitglieder in Erwägung gezogen werden.

22. Soweit dies möglich ist, sollte in Erwägung gezogen werden, an Bord Möglichkeiten zur Vorführung von Filmen, zum Empfang von Fernsehprogrammen, zum Basteln und Lesen zu schaffen.

IV. Erholungseinrichtungen in den Häfen und an Bord

23. In allen für die internationale Seeschiffahrt wichtigen Häfen, in denen ein entsprechender Bedarf besteht, sollten Versammlungs- und Erholungsräume für Seeleute jeder Staatsangehörigkeit eingerichtet oder ausgebaut werden.

24. Gesunde Freizeitbeschäftigungen für Seeleute an Land und an Bord, wie Turnen, Sport, Spiel und Betreiben eines Hobbys sowie Ausflüge zum Besuch von Sehenswürdigkeiten, sollten gefördert und von den Seeleuten selbst und für sie, gegebenenfalls mit Unterstützung der Organe der sozialen Betreuung in den Häfen, organisiert werden. Wo dies möglich ist, sollten Schwimmgelegenheiten an Bord zur Verfügung gestellt werden.

25. Alle Seeleute, die einen Hafen besuchen, sollten, soweit dies durchführbar und möglich ist, Gelegenheit zu sportlicher Betätigung und Erholung im Freien erhalten; hierzu sollten geeignete Einrichtungen bereitgestellt werden, z. B. indem Sportplätze für Seeleute angelegt werden oder ihnen Zugang zu vorhandenen Sportplätzen gewährt wird.

26. Die zuständigen Stellen verschiedener Länder, die Berufsverbände der Reeder und der Seeleute, die Sozialorganisationen und die Schiffskapitäne sollten bei der Veranstaltung von internationalen Sportwettkämpfen für Seeleute, z. B. Rettungsbootrennen, Leichtathletikwettkämpfen und Fußballspielen, zusammenarbeiten.

V. Informations- und Bildungseinrichtungen in den Häfen und an Bord

27. Zweckentsprechende Programme zur beruflichen Ausbildung von Seeleuten sollten einen Unterricht und Informationen über Fragen umfassen, die das persönliche Wohl der Seeleute einschließlich allgemeiner Gesundheitsgefahren betreffen.

28. Die Seeleute sollten über die öffentlichen Einrichtungen in Anlegehäfen — insbesondere Verkehrsmittel, Sozial- und Bildungseinrichtungen und Andachtsstätten — und über eigens für Seeleute geschaffene Einrichtungen informiert werden. Dies könnte in Form einer in mehreren Sprachen gedruckten Broschüre geschehen, die auch einen Stadt- und Hafenplan enthält.

29. Interessante und kulturell bereichernde Freizeitbeschäftigungen an Bord sollten dadurch gefördert werden, daß den Seeleuten geeignete Lektüre zur Verfügung gestellt und ihnen geholfen wird, ihren üblichen Zerstreuungen und Hobbys nachzugehen.

30. Fernkurse über verschiedene Sachgebiete, die für Seeleute von Interesse sind, sollten zur Verfügung stehen; ferner sollten die einzelnen Schiffe, sofern dies angebracht ist, mit weiteren Unterrichtshilfen wie Filmvorführgeräten, Filmarchiven und einem Tonbandgerät ausgestattet werden.

Stellungnahme der Bundesregierung zur Empfehlung 138

Die Empfehlung geht von der Erkenntnis aus, daß Sozialeinrichtungen für Seeleute sowohl in den Häfen wie auch an Bord vorhanden sein und angesichts der sich ändernden Verhältnisse in der Seeschiffahrt ständig ausgebaut werden müssen. Dabei soll die sachkundige Hilfe amtlicher Stellen und freiwilliger Organisationen in Anspruch genommen werden. In fünf Abschnitten enthält die Empfehlung Vorschläge und Hinweise zur Organisation und Finanzierung der Sozialarbeit, für die Unterkunft in Häfen, die soziale Betreuung, für Erholungs- sowie für Informations- und Bildungseinrichtungen in den Häfen und an Bord.

Die Vorschläge zur Organisation und Finanzierung gehen von einem vor allem in Skaninavien entwickelten Muster aus, wohingegen in Deutschland die überbetriebliche soziale Betreuung der Seeleute bisher im wesentlichen durch Seemannsmissionen beider christlicher Bekenntnisse wahrgenommen wurde, die dafür seit dem Jahre 1885 Zuschüsse aus dem Haushalt des Auswärtigen Amtes erhalten haben. Ende 1970 hat diese Entwicklung eine Änderung dadurch erfahren, daß die Sozialpartner durch Tarifvertrag ein „Sozialwerk für Seeleute" errichteten und 1 Million DM dafür bereitstellten. Diese neue Einrichtung soll sich neben den etablierten deutschen Seemannsmissionen der Betreuung der Seeleute widmen. Die Sozialpartner streben an, zu ihrem Sozialwerk auch einen staatlichen Zuschuß zu erhalten. Ein Zentralausschuß für Seemannsbetreuung, in dem alle auf diesem Gebiet tätigen Organisationen und auch das Bundesverkehrsministerium vertreten sind, soll die Aufgaben des in Ziffer 3 der Empfehlung vorgesehenen Sozialbeirats wahrnehmen und ihre Arbeiten koordinieren.

Die deutschen Seemannsmissionen unterhalten in den größeren deutschen Seehäfen und einer Anzahl ausländischer Häfen Seemannsheime, die zum Teil auch Unterkunftsmöglichkeiten der in Abschnitt II vorgesehenen Art bieten. Eine Kontrolle der Heime wird über die Seemannsmissionen geführt.

Den in Abschnitt III aufgeführten Maßnahmen dient das deutscherseits im Jahre 1969 ratifizierte Zollübereinkommen über Betreuungsgut der Seeleute von 1965. Die Reeder sind um schnelle Zustellung der Seemannspost bemüht, der Besuch von Angehörigen der Seeleute an Bord ist durch Tarifverträge geregelt.

Betreuungseinrichtungen, wie sie in Abschnitt IV aufgeführt sind, wurden schon bisher durch die Seemannsmissionen unterhalten. Es ist zu erwarten, daß ihre Zahl durch das neue Sozialwerk noch vermehrt wird und auch die hier erwähnten Möglichkeiten zu einer sinnvollen Freizeitgestaltung noch verstärkt werden. Internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet haben sich die Seemannsmissionen schon bisher sehr angelegen sein lassen, auch sie wird durch das Sozialwerk vermutlich noch ausgebaut werden.

Den Vorschlägen in Abschnitt V wird durch zahlreiche Maßnahmen Rechnung getragen: Der Verband Deutscher Reeder hat einen Landgangführer für überseeische Häfen zusammengestellt, auch für einen Teil der deutschen Häfen gibt es Informationsmaterial. Die Seemannsmissionen geben Bücherkisten an Bord. Das Sozialwerk wird sich künftig auch auf diesem Gebiet betätigen. Es kann daher davon ausgegangen werden, daß auch der hier angesprochene Bereich der beruflichen Bildung durch Bereitstellung von Kursus- und Unterrichtsmaterial verstärkt in die soziale Arbeit für die Seeleute mit einbezogen wird.

INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Empfehlung betreffend Beschäftigungsprobleme, die sich aus der technischen Entwicklung an Bord ergeben

Empfehlung 139

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 14. Oktober 1970 zu ihrer fünfundfünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

ist der Ansicht, daß in Zeiten immer rascher aufeinander folgender Änderungen im Betrieb von Handelsschiffen, sowohl was die technischen und organisatorischen Methoden als auch was die wirtschaftlichen Aspekte dieses Betriebes betrifft, den sich aus solchen Änderungen möglicherweise ergebenden Beschäftigungsproblemen besondere Beachtung geschenkt werden muß, um die Lage der Seeleute zu sichern und zu verbessern, die Seeschiffahrt mit einer ausreichenden Zahl geeigneter Arbeitskräfte zu versorgen und ganz allgemein sicherzustellen, daß alle Beteiligten aus dem technischen Fortschritt den größten Nutzen ziehen;

ist der Ansicht, daß bei der Aufstellung und Durchführung innerstaatlicher und regionaler Arbeitskraftpläne im Rahmen des Weltbeschäftigungsprogramms der Internationalen Arbeitsorganisation der sich ändernde Arbeitskräftebedarf der Seeschiffahrt gebührend berücksichtigt werden sollte;

verweist darauf, daß die Internationale Arbeitsorganisation technische Zusammenarbeit für Zwecke der Arbeitskraftplanung und - erschließung in der Seeschiffahrt anbieten kann, insbesondere für die Einführung und Anpassung von Ausbildungsprogrammen, die den Erfordernissen moderner Handelsschiffe entsprechen;

nimmt Kenntnis von den Bestimmungen bestehender internationaler Arbeitsübereinkommen und Empfehlungen, die von Bedeutung für die sich aus der technischen Entwicklung ergebenden Beschäftigungsprobleme sein können, insbesondere denjenigen des Übereinkommens über Arbeitsvermittlung für Schiffsleute, 1920, des Übereinkommens über Altersrenten der Schiffsleute, 1946, des Übereinkommens und der Empfehlung über die Arbeitsmarktverwaltung, 1948, der Empfehlung betreffend die Beendigung des Arbeitsverhältnisses, 1963, und des Übereinkommens und der Empfehlung über die Beschäftigungspolitik, 1964;

hält es für wichtig, ein Aktionsprogramm anzunehmen, das ausdrücklich dazu bestimmt ist, den Erfordernissen der Seeschiffahrt nachzukommen;

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend Probleme, die sich aus der technischen Entwicklung und der Modernisierung an Bord ergeben, eine Frage, die den vierten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 29. Oktober 1970, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Beschäftigung von Seeleuten (technische Entwicklung), 1970, bezeichnet wird.

I. Arbeitskraftplanung

1. Jedes Seeschiffahrt treibende Mitglied sollte die Aufstellung gesamtstaatlicher Arbeitskraftpläne für diesen Wirtschaftszweig im Rahmen seiner innerstaatlichen Beschäftigungspolitik sicherstellen.

2. Bei der Aufstellung solcher Arbeitskraftpläne sollten berücksichtigt werden:

a) Schlußfolgerungen aus periodischen Untersuchungen über die Größe des Arbeitskräftebestandes der Seeschiffahrt, über Art und Umfang der Beschäftigung, über die Verteilung der Arbeitskräfte, insbesondere nach Alter und Berufsgruppen, und über die voraussichtlichen Entwicklungstendenzen in diesen Bereichen;

b) Untersuchungen über Tendenzen der Entwicklung neuer Techniken in der Seeschiffahrt im In- und Ausland, insbesondere im Zusammenhang mit strukturellen Änderungen in Form von

   i) technischen und organisatorischen Änderungen in den Methoden des Schiffsbetriebs und

   ii) Änderungen der Bemannungsordnung und der Berufsbilder an Bord verschiedener Schiffstypen;

c) auf den vorerwähnten Untersuchungen beruhende Vorausschätzungen des Bedarfs an Seeleuten verschiedener Kategorien und Dienstgrade zu verschiedenen Zeitpunkten in der Zukunft.

3. Diese Arbeitskraftpläne sollten so beschaffen sein, daß die Reeder und die Seeleute sowie die Allgemeinheit aus dem technischen Fortschritt den größten Nutzen ziehen und die Seeleute, deren Beschäftigung davon betroffen wird, vor Härten geschützt werden.

4. (1) Sofern sie die Arbeitskraftpläne nicht selbst aufstellen, sollten die Vertreter der Berufsverbände der Reeder und der Seeleute im Zusammenhang mit ihrer Aufstellung und späteren Abänderungen angehört und zur Mitarbeit und Beteiligung an der praktischen Durchführung der Pläne herangezogen werden.

(2) Zwischen den Reedern und den Seeleuten und ihren verschiedenen Verbänden sollten regelmäßige Beratungen über Beschäftigungsprobleme im Zusammenhang mit dem technischen Wandel stattfinden.

II. Anwerbung und Arbeitsvermittlung

5. Die Anwerbung von Arbeitskräften für die Seeschiffahrt sollte den bestehenden Arbeitskraftplänen und den darin enthaltenen Vorausschätzungen Rechnung tragen.

6. (1) Die Mobilität der Arbeitskräfte in der Seeschiffahrt sollte durch eine wirksam funktionierende Arbeitsmarktverwaltung gefördert werden.

(2) Ist die Arbeitsvermittlung der Seeleute Aufgabe besonderer Heuerstellen, die auch für die Vermittlung von Seeleuten auf Arbeitsplätze an Land zuständig sind, so sollte die Vermittlung solcher Arbeitsplätze durch eine enge Zusammenarbeit zwischen diesen Stellen und der allgemeinen öffentlichen Arbeitsmarktverwaltung erleichtert werden.

7. (1) Die Verantwortlichen sollten unter Berücksichtigung des natürlichen Personalabgangs zweckentsprechende Maßnahmen treffen, um die Auswirkungen jeder erheblichen Verminderung der Beschäftigtenzahl in der Seeschiffahrt soweit wie möglich abzuwenden oder abzuschwächen, beispielsweise durch ein differenziertes Angebot von Beschäftigungsmöglichkeiten auf so vielen Schiffstypen wie die Umstände es gestatten und gegebenenfalls durch Umschulung.

(2) Die Auswahl der von einer Personalverminderung betroffenen Seeleute sollte nach vereinbarten Kriterien und auf einer Grundlage erfolgen, die den besonderen Verhältnissen in der Seeschiffahrt entsprechen.

8. Zur Unterrichtung von Seeleuten und Personen, die sich für den Seemannsberuf interessieren, sollten die neuesten Informationen über die Art der technischen Veränderungen an Bord zur Verfügung gestellt werden.

III. Ausbildung und Umschulung

9. Machen technische Veränderungen eine Prüfung der Notwendigkeit erforderlich, Seeleute auszubilden und ihnen bei der Anpassung an diese Veränderungen zu helfen, so sollten die Bestimmungen der Empfehlung betreffend die berufliche Ausbildung (Seeleute), 1970, berücksichtigt werden.

10. Führen technische Entwicklungen zu Änderungen der Aufgaben und Befähigungen, deren Folgen die Seeleute voraussichtlich zu spüren bekommen, so sollte die Grundausbildung der Beteiligten, einschließlich der Inhaber von Befähigungsnachweisen, überprüft werden, um diesen Änderungen Rechnung zu tragen und sicherzustellen, daß die Seeleute für die Aufgaben, die sie zu erfüllen haben werden, eine angemessene Ausbildung erhalten.

11. Wo die Art der technischen Entwicklungen dies erfordert, sollte die Möglichkeit erwogen werden, Seeleute umzuschulen, damit sie die ihnen durch diese Entwicklungen gebotenen Gelegenheiten in vollem Maße nutzen können.

12. Beratungen mit den Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute sowie zwischen diesen Verbänden sollten immer dann stattfinden, wenn technische Entwicklungen voraussichtlich Änderungen der Bemannungsordnung oder der Anforderungen bezüglich der Befähigungsnachweise oder bedeutsame Änderungen der Pflichten und Aufgaben verschiedener Kategorien von Seeleuten zur Folge haben werden.

13. Änderungen der Pflichten und Aufgaben der verschiedenen Kategorien von Seeleuten sollten den Beteiligten deutlich erklärt und rechtzeitig vorher angekündigt werden.

IV. Regelmässigkeit der Beschäftigung und des Einkommens

14. (1) Es sollten Programme in Erwägung gezogen werden, die den Seeleuten eine regelmäßige Beschäftigung und ein regelmäßiges Einkommen verschaffen und die Bemannung der Schiffe mit geeigneten Arbeitskräften sichern.

(2) Solche Programme könnten z. B. den Abschluß von Dauerheuerverträgen bei einer Reederei oder im Seeschiffahrtsgewerbe für Seeleute mit entsprechenden Befähigungen vorsehen.

15. Ferner sollten Vorkehrungen zu dem Zweck in Erwägung gezogen werden, Seeleuten im Rahmen des staatlichen Systems der Sozialen Sicherheit oder in anderer geeigneter Form bei Arbeitslosigkeit Leistungen zu gewähren.

16. (1) Es sollten Anstrengungen unternommen werden, um den Bedürfnissen von Seeleuten, insbesondere älteren Personen, gerecht zu werden, denen die Anpassung an technische Veränderungen besondere Schwierigkeiten bereitet.

(2) Unter den in Frage kommenden Maßnahmen sollten die folgenden in Erwägung gezogen werden:

a) Umschulung dieser Seeleute für andere Wirtschaftszweige im Rahmen der bestehenden staatlichen und anderen Programme;

b) Gewährung angemessener Leistungen für Seeleute, die vor Erreichung der üblichen Altersgrenze aus der Seeschiffahrt ausscheiden müssen, im Rahmen von Systemen der Sozialen Sicherheit oder anderen Programmen.

V. Internationale Zusammenarbeit

17. Um diejenigen auf ausländischen Schiffen beschäftigten Seeleute, die voraussichtlich von technischen Veränderungen an Bord betroffen werden, vor Härten zu schützen, sollten die beteiligten Regierungen und Berufsverbände der Reeder und der Seeleute frühzeitig Beratungen pflegen und miteinander zusammenarbeiten, um

a) das Angebot an solchen Seeleuten allmählich dem sich ändernden Bedarf in den Ländern, auf deren Schiffen sie beschäftigt sind, anzupassen;

b) die Auswirkungen der Freisetzungen durch die gemeinsame Anwendung der einschlägigen Bestimmungen dieser Empfehlung auf ein Mindestmaß herabzusetzen.

Stellungnahme der Bundesregierung zur Empfehlung 139

In dieser Empfehlung wird der Versuch unternommen, den Mitgliedsstaaten Richtlinien für den Bereich der Arbeitsmarktpolitik zu geben, der, bedingt durch die Folgen der technischen Entwicklung und ihrer sich dadurch für die Handelsschiffahrt ergebenden ständigen Änderungen, besondere Probleme aufwirft. Dies soll durch „gesamtstaatliche Arbeitskräftepläne" für die Seeschiffahrt geschehen, in denen Vorausschätzungen für den Bedarf an Arbeitskräften enthalten sein sollen, die bei deren Anwerbung zu berücksichtigen sind, weiter durch die Förderung der Mobilität der Seeleute, durch Maßnahmen zur Abschwächung der Folgen eines Beschäftigungsrückganges und einer hinreichenden Information über die Aussichten des Seemannsberufes. Besonders Gewicht legt die Empfehlung auf eine den sich verändernden technischen Gegebenheiten im Seemannsberuf anpassungsfähige Grundausbildung und auf Möglichkeiten zur Umschulung. Die Organisationen der Sozialpartner sollen die Folgerungen, die sich aus technischen Änderungen ergeben, erörtern und die betroffenen Seeleute beizeiten darauf aufmerksam machen. Schließlich sollen Programme vorgesehen werden, die den Arbeitsmarkt der in der Seeschiffahrt Beschäftigten stabilisieren, worunter auch die am Schluß erwähnten Maßnahmen zugunsten der von einem Beschäftigungsrückgang besonders betroffenen Seeleute gehören, die auf ausländischen Schiffen arbeiten.

Eine „gesamtstaatliche Arbeitskräfteplanung", wie sie die Empfehlung anregt, ist der deutschen Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung fremd, Prognosen der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung begegnen jedoch nach Ansicht der Bundesregierung keinen Bedenken. Hierbei muß allerdings bedacht werden, daß deren Genauigkeit nachläßt, wenn sie auf Wirtschaftszweige und Berufsgruppen angewendet werden, die — an der Zahl der Beschäftigten gemessen — nicht eben groß sind. Für die Seeschiffahrt würde es nach Ansicht der Bundesregierung darauf ankommen, die einschlägigen Entwicklungstendenzen zu untersuchen mit dem Ziele, qualitative Aussagen zu machen. Die Praxis der Arbeitsvermittlung der Seeleute entspricht in Deutschland den Grundsätzen der Empfehlung. Es bestehen besondere Fachvermittlungstellen, die ratsuchende Seeleute über die Lage auf dem Arbeitsmarkt und die Berufsaussichten unterrichten. Schulabgänger können eine auch die beruflichen Aussichten in der Seeschiffahrt umfassende Berufsberatung erhalten.

Die Überwachung der technischen Entwicklung in der Seeschiffahrt läßt sich die Bundesregierung besonders angelegen sein. Die deutschen Ausbildungspläne berücksichtigen, wie in der Stellungnahme zu der Empfehlung 137 hervorgehoben ist, die jeweilige technische Entwicklung. Möglichkeiten zu einer beruflichen Umschulung sind durch das Arbeitsförderungsgesetz gegeben. Die Berufsverbände sind bei der Vorbereitung der erwähnten neuen Gesetzgebung ebenso beteiligt worden wie bei den gegenwärtig vorbereiteten weiteren Gesetzen dieses Bereichs.

Zu besonderen Maßnahmen und Programmen zur Stabilisierung der Beschäftigung hat in Deutschland angesichts des in der Seeschiffahrt bestehenden Mangels an Arbeitskräften bisher kein Anlaß bestanden. Bei einer Änderung der Lage auf diesem Teilbereich des Arbeitsmarktes wird die Bundesregierung die in der Empfehlung für diesen Fall gegebenen wertvollen Richtlinien mit berücksichtigen.

INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Empfehlung betreffend die Klimatisierung der Quartierräume der Besatzung und einiger anderer Räume an Bord von Schiffen

Empfehlung 140

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 14. Oktober 1970 zu ihrer fünfundfünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

stellt fest, daß das Übereinkommen über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949, Mindestnormen für die Quartierräume der Schiffsbesatzungen an Bord aufstellt,

ist der Ansicht, daß angesichts des raschen Wandels in der Bau- und Betriebsart moderner Schiffe weitere Verbesserungen der Quartierräume der Schiffsbesatzungen möglich sind,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Quartierräume der Schiffsbesatzungen, eine Frage, die den zweiten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 30. Oktober 1970, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Klimatisierung), 1970, bezeichnet wird.

1. (1) Auf allen Schiffen von 1000 Bruttoregistertonnen oder mehr, die nach der Annahme dieser Empfehlung gebaut werden, mit Ausnahme derer, die regelmäßig Gebiete befahren, in denen dies auf Grund des gemäßigten Klimas nicht erforderlich ist, sollten die Quartierräume der Schiffsbesatzungen mit Klimaanlagen ausgestattet sein.

(2) Nach Möglichkeit sollten auf solchen Schiffen auch der Funkraum und gegebenenfalls der Raum, in dem sich der Maschinenleitstand befindet, klimatisiert sein.

2. Die zuständige Stelle sollte

a) die Möglichkeit prüfen, Klimaanlagen auf Schiffen mit weniger als 1000 Tonnen, die nach der Annahme dieser Empfehlung gebaut werden, einbauen zu lassen;

b) die Möglichkeit in Erwägung ziehen, auf schon vorhandenen Schiffen alle oder einige Quartierräume der Besatzung zu klimatisieren, indem die mechanischen Lüftungsanlagen auf Vollklimatisierung umgebaut werden, sobald größere bauliche Änderungen der Quartierräume vorgenommen werden.

3. Die Klimaanlage sollte, gleichviel ob es sich um ein zentralisiertes oder ein aus einzelnen Einheiten bestehendes System handelt, so konstruiert sein, daß

a) im Vergleich zu den Außenluftbedingungen eine befriedigende Temperatur und relative Luftfeuchtigkeit aufrechterhalten und eine ausreichende Lufterneuerung in allen klimatisierten Räumen gewährleistet wird;

b) sie den Besonderheiten des Schiffsbetriebs auf See Rechnung trägt und keine störenden Geräusche oder Vibrationen verursacht.

Stellungnahme der Bundesregierung zur Empfehlung 140

Die Empfehlung ergänzt das Übereinkommen 133 im Hinblick auf die Installation von Klimaanlagen auf Schiffen. Die in den drei kurzen Absätzen der Empfehlung enthaltenen Grundsätze werden in einer vom BMA vorbereiteten und gegenwärtig mit den anderen beteiligten Bundesressorts abgestimmten „Verordnung über die Unterbringung der Besatzungsmitglieder an Bord von Kauffahrteischiffen" berücksichtigt.

INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Empfehlung betreffend die Bekämpfung gesundheitsschädlichen Lärms in den Quartier- und Arbeitsräumen an Bord von Schiffen

Empfehlung 141

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 14. Oktober 1970 zu ihrer fünfundfünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

stellt fest, daß das Übereinkommen über die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Neufassung), 1949, Mindestnormen für die Quartierräume der Schiffsbesatzungen aufstellt,

ist der Ansicht, daß angesichts des raschen Wandels in der Bau- und Betriebsart moderner Schiffe weitere Verbesserungen der Quartierräume der Schiffsbesatzungen möglich sind,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Quartierräume der Schiffsbesatzungen, eine Frage, die den zweiten Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung erhalten sollen.

Die Konferenz nimmt heute, am 30. Oktober 1970, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Quartierräume der Schiffsbesatzungen (Lärmbekämpfung), 1970, bezeichnet wird.

1. (1) Die zuständige Stelle in jedem Seeschiffahrtsland sollte gemeinsam mit den zuständigen internationalen Stellen und mit Vertretern von Berufsverbänden der Reeder und der Seeleute die Ergebnisse der Forschungen über das Problem des Lärms an Bord von Schiffen prüfen, um Daten zu ermitteln und zusammenzustellen, die als Grundlage für die baldige Aufstellung maßgebender Kriterien und Normen dienen können, so daß innerstaatliche Vorschriften zu dem Zweck erlassen werden können, die Seeleute soweit nötig vor den schädlichen Auswirkungen des Lärms zu schützen.

(2) Diese Forschungen sollten sich beziehen

a) auf die Auswirkungen übermäßigen Lärms auf das Gehör, die Gesundheit und das Wohlbefinden der Seeleute;

b) auf die Maßnahmen, die vorgeschrieben werden sollten, um den Lärm an Bord von Schiffen zu dämpfen und/oder das Gehör der Seeleute zu schützen.

2. Die zuständige Stelle in jedem Seeschiffahrtsland sollte auf Grund dieser Forschungen, sobald dies in vertretbarem Maße möglich ist, Bestimmungen für die Dämpfung übermäßigen und schädlichen Lärms an Bord von Schiffen und den Schutz der Seeleute vor solchem Lärm erlassen.

3. Die Maßnahmen, die auf Grund der Forschungen in Erwägung zu ziehen wären, könnten die folgenden umfassen:

a) Aufklärung der Seeleute über die Gefahren für das Gehör und die Gesundheit, die sich bei langdauernder Einwirkung starken Lärms ergeben, und über die richtige Verwendung von Lärmschutzmitteln;

b) Ausgabe von durch die zuständige Stelle genehmigten Gehörschutzmitteln oder Ohrenschützern an die Seeleute im Maschinenraum, wenn dies nötig ist;

c) Dämpfung des Lärms in den Schlafräumen, Meßräumen, Erholungsräumen und anderen Quartierräumen durch

   i) die Anordnung solcher Räume in möglichst großer Entfernung vom Maschinenraum, Ruderhaus, von den Ladewinden, den Lüftungs-, Heizungs- und Klimaanlagen und anderen lärmerzeugenden Maschinen und Geräten;

   ii) die Verwendung von Schallabdichtungen und anderen geeigneten schallschluckenden Materialien beim Bau und bei der Verkleidung der Schotten, Plafonds und Decks in den Lärmquellen aufweisenden Räumen, sowie von selbstschließenden schalldichten Türen im Maschinenraum;

d) die Senkung und Kontrolle des Lärmpegels im Maschinenraum und anderen Räumen, in denen sich Maschinen befinden, durch

   i) Bereitstellung schalldichter Leitstände für das Maschinenraumpersonal, soweit dies durchführbar ist;

   ii) Isolierung der Arbeitsräume, wie z. B. der Maschinenwerkstatt, vom allgemeinen Maschinenraumlärm, soweit dies durchführbar ist;

   iii) Maßnahmen zur Verringerung des Betriebslärms der Maschinen.

Stellungnahme der Bundesregierung zur Empfehlung 141

Diese das Übereinkommen 133 ergänzende Empfehlung bezweckt einen verbesserten Schutz der Schiffsbesatzungen vor den Auswirkungen von Lärm. In erster Linie sind in ihr Maßnahmen zur Erforschung der Auswirkungen übermäßigen Lärms und zu deren Abhilfe vorgesehen.

In Deutschland hat sich die See-Berufsgenossenschaft schon seit langem mit diesem Problem befaßt und im Jahre 1968 auf Grund langjähriger Beobachtungen „Richtlinien für den zulässigen Schallpegel auf Seeschiffen" herausgegeben, die den für die Forschung aufgestellten Zielen der Empfehlung entsprechen. Es ist jedoch zur Zeit noch nicht möglich, diese Richtlinien in bindende Vorschriften umzuwandeln, denn die technischen Schwierigkeiten, die geforderten Höchstwerte der Lärmpegel einzuhalten, haben sich besonders für kleinere Schiffe als außerordentlich groß erwiesen. Der in der Stellungnahme zur Empfehlung 137 erwähnte Entwurf des Bundesministeriums für Arbeit und Sozialordnung einer „Verordnung über die Unterbringung der Besatzungsmitglieder an Bord von Kauffahrteischiffen" wird eine Vorschrift enthalten, wonach die Besatzungsräume, die zum dauernden Aufenthalt von Besatzungsmitgliedern bestimmt sind, gegen Lärm und Vibration isoliert werden müssen, soweit dies bau- und betriebstechnisch möglich ist.

INTERNATIONALE ARBEITSKONFERENZ

Empfehlung betreffend den Schutz der Seeleute gegen Arbeitsunfälle

Empfehlung 142

Die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation,

die vom Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes nach Genf einberufen wurde und am 14. Oktober 1970 zu ihrer fünfundfünfzigsten Tagung zusammengetreten ist,

ist der Ansicht, daß in einer Anzahl von Ländern zwar viel zur Verringerung der Arbeitsunfälle von Seeleuten getan wird, daß aber eine weitere Erforschung dieser Unfälle und weitere Maßnahmen zu ihrer Verhütung nötig sind und daher internationale Normen angenommen werden sollten, die ein entsprechendes Aktionsprogramm für die Seeschiffahrt darstellen,

hat beschlossen, verschiedene Anträge anzunehmen betreffend die Unfallverhütung an Bord von Schiffen, auf See und im Hafen, eine Frage, die den fünften Gegenstand ihrer Tagesordnung bildet, und

dabei bestimmt, daß diese Anträge die Form einer Empfehlung zur Ergänzung des Übereinkommens über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, erhalten sollen.

Die Konferenz stellt fest, daß die nachstehenden Normen unter Mitwirkung der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation ausgearbeitet wurden und daß beabsichtigt ist, bei der Förderung und Sicherung der Durchführung dieser Normen mit dieser Organisation fortlaufend zusammenzuarbeiten.

Die Konferenz nimmt heute, am 30. Oktober 1970, die folgende Empfehlung an, die als Empfehlung betreffend die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, bezeichnet wird.

1. Im Sinne dieser Empfehlung

a) gilt als „Seemann" jede Person, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord eines Schiffes beschäftigt ist, sofern das Schiff kein Kriegsschiff ist und regelmäßig in der Seeschiffahrt verwendet wird;

b) gelten als „Arbeitsunfälle" Unfälle von Seeleuten, die sich infolge oder bei ihrer Beschäftigung ereignen.

2. Bei der Durchführung von Artikel 2 Absatz 3 des Übereinkommens über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, sollten die Mitglieder jedes von der Internationalen Arbeitsorganisation gegebenenfalls eingeführte internationale System für die Aufzeichnung von Unfällen von Seeleuten gebührend berücksichtigen.

3. Die auf Grund von Artikel 3 des Übereinkommens über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, durchzuführenden Forschungen könnten sich auf folgende Sachgebiete erstrecken:

a) Arbeitsumwelt (z. B. Arbeitsflächen, Anordnung der Maschinen sowie Zugangswege und Beleuchtung) und Arbeitsmethoden;

b) Unfallhäufigkeit in verschiedenen Altersgruppen;

c) besondere physiologische oder psychologische Probleme, die durch die Umweltverhältnisse an Bord verursacht sind;

d) Probleme, die sich aus der physischen Beanspruchung an Bord, insbesondere durch erhöhten Arbeitsanfall, ergeben;

e) Probleme und Auswirkungen der technischen Entwicklung und deren Einfluß auf die Zusammensetzung der Besatzungen;

f) Probleme, die sich infolge menschlichen Versagens, z. B. Unachtsamkeit, ergeben.

4. Bei der Ausarbeitung der in Artikel 4 des Übereinkommens über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, erwähnten Arbeitschutz-Bestimmungen sollten die Mitglieder jede gegebenenfalls vom Internationalen Arbeitsamt veröffentlichte Sammlung von Richtlinien für den Arbeitsschutz der Seeleute gebührend berücksichtigen.

5. Bei der Durchführung von Artikel 5 des Übereinkommens über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, sollten die Artikel 7 und 11 des Übereinkommens über den Maschinenschutz, 1963, und die entsprechenden Bestimmungen der Empfehlung betreffend den Maschinenschutz, 1963, berücksichtigt werden; danach obliegt dem Arbeitgeber die Verpflichtung zur Durchführung der Bestimmung, daß nur Maschinen mit geeigneten Schutzvorrichtungen verwendet werden dürfen und ihre Verwendung ohne geeignete Schutzvorrichtungen zu verhindern ist, während der Arbeitnehmer keine Maschine verwenden darf, deren Schutzvorrichtungen nicht ordnungsgemäß angebracht sind, und Schutzvorrichtungen nicht unwirksam machen darf.

6. (1) Die in Artikel 8 Absatz 3 des Übereinkommens über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, erwähnten Auschüse und anderen Organe könnten u. a. folgende Aufgaben haben:

a) Ausarbeitung von Bestimmungen, Regeln und Handbüchern für die Unfallverhütung;

b) Organisation der Ausbildung sowie von Programmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung;

c) Organisation der Aufklärung über die Unfallverhütung, einschließlich von Filmen, Plakaten, Mitteilungen und Broschüren;

d) Verteilung von Schriften und Erteilung von Auskünften über die Unfallverhütung in einer Art und Weise, daß sie die Seeleute an Bord erreichen.

(2) Bei der Ausarbeitung von Texten für Unfallverhütungsmaßnahmen und/oder empfehlenswerte Verhaltensregeln sollten die einschlägigen Richtlinien oder Empfehlungen der in Betracht kommenden innerstaatlichen Stellen oder Organisationen oder der zuständigen internationalen Seeschiffahrtsorganisationen berücksichtigt werden.

7. Die Lehrpläne für den in Artikel 9 des Übereinkommens über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, erwähnten Unterricht sollten regelmäßig überprüft und auf den neuesten Stand gebracht werden, unter Berücksichtigung der Entwicklungen bezüglich der Typen, Größe und Ausrüstung der Schiffe und der Veränderungen, die in bezug auf Bemannungspraxis, Staatsangehörigkeit, Sprache und Organisation der Arbeit an Bord eingetreten sind.

8. (1) Es sollte eine fortlaufende Aufklärung über die Unfallverhütung stattfinden.

(2) Diese Aufklärung könnte sich folgender Mittel bedienen:

a) Lehrfilme, Stehbildstreifen und Kurzfilme zur Verwendung in Berufsausbildungsanstalten für Seeleute und, wenn möglich, bei Filmvorführungen an Bord;

b) Aushang von Arbeitsschutzplakaten an Bord;

c) Veröffentlichung von Artikeln über die mit dem Seemannsberuf verbundenen Gefahren und über Unfallverhütungsmaßnahmen in Zeitschriften, die von Seeleuten gelesen werden;

d) besondere Kampagnen unter Verwendung verschiedener Informationsmittel, um die Seeleute in der Unfallverhütung und in sicheren Arbeitsgewohnheiten zu unterweisen.

(3) Bei der Aufklärung sollte darauf Bedacht genommen werden, daß sich oft Seeleute verschiedener Staatsangehörigkeit und Sprache und verschiedener Lebensgewohnheiten an Bord befinden.

9. (1) Bei der Durchführung von Artikel 10 des Übereinkommens über die Unfallverhütung (Seeleute), 1970, sollten die Mitglieder die vom Internationalen Arbeitsamt veröffentlichten einschlägigen Mustersicherheitsvorschriften oder Sammlungen von Richtlinien für die Praxis und die entsprechenden Normen internationaler Normungsorganisationen berücksichtigen.

(2) Die Mitglieder sollten ferner die Notwendigkeit einer internationalen Zusammenarbeit bei der fortlaufenden Förderung von Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen berücksichtigen; diese Zusammenarbeit könnte folgende Formen annehmen:

a) bilaterale oder multilaterale Abmachungen zur Vereinheitlichung der Normen und Sicherheitsvorkehrungen auf dem Gebiet der Unfallverhütung;

b) Austausch von Informationen über die den Seeleuten drohenden besonderen Gefahren und über Mittel zur Verhütung von Unfällen;

c) Unterstützung bei der Erprobung von Ausrüstungen und bei der Aufsicht gemäß den innerstaatlichen Vorschriften des Landes, in dem das Schiff eingetragen ist;

d) Zusammenarbeit bei der Ausarbeitung und Bekanntmachung von Bestimmungen, Regeln oder Handbüchern über die Unfallverhütung;

e) Zusammenarbeit bei der Herstellung und Verwendung von Ausbildungshilfen;

f) gemeinsame Einrichtungen für die Ausbildung von Seeleuten in der Unfallverhütung und in sicheren Arbeitsgewohnheiten oder gegenseitige Unterstützung bei dieser Ausbildung.

Stellungnahme der Bundesregierung zur Empfehlung 142

Die Empfehlung enthält in erster Linie Hinweise und Vorschläge für eine moderne Unfallschutzforschung und ergänzt damit einzelne Bestimmungen des Übereinkommens 134. Der am 1. Januar 1972 in Dortmund errichteten Bundesanstalt für Unfallforschung und Arbeitsschutz gibt sie wertvolle Richtlinien für einen wichtigen Teil ihrer künftigen — hier in Zusammenarbeit mit der See-Berufsgenossenschaft wahrzunehmenden — Arbeit. Zahlreichen Hinweisen in der Empfehlung, wie denen zum Maschinenschutz (Nr. 5), bezüglich der Aufgaben von Ausschüssen und Organen (Nr. 6), zur Aufklärung über Unfallgefahren und -verhütung (Nr. 8) und der Berücksichtigung der vom Internationalen Arbeitsamt veröffentlichten Mustersicherheitsvorschriften sowie der Förderung der internationalen Zusammenarbeit bei der Unfallverhütung (Nr. 9) entspricht die deutsche Praxis bereits heute.